ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 114**

4 Μαΐου 2012

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 64

Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Ελικόπτερα με κύρωση τροποποιήσεών του.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του «Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (Α΄ 250/1988) όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» (Α΄ 71/2001) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του Ν. 3270/2004 «Αρμοδιότητες του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και θέματα τουρισμού» (Α΄ 187/2004).

β. Την απόφαση του Πρωθυπουργού 2876/2009 περί «Αλλαγής τίτλου Υπουργείων» (Β΄ 2234).

γ. Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 (Α΄ 98).

δ. Το ΠΔ. 110/2011 (Α΄ 243) Διορισμός Αντιπροέδρων της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών.

2. Το εγχειρίδιο JAR-OPS 3 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

4. Τις με αριθμό 45/2012 και 142/2010 Γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

**Άρθρο Πρώτο
Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχηση**

1. Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση κανόνων και απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας για την έκδοση, τη συνεχή επίβλεψη και την τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, με το οποίο να βεβαιώνεται ότι αυτός διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα, δομή και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής πτητική λειτουργία των ελικοπτέρων σε δραστηριότητες, που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό του, καθώς και η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις απαιτήσεις του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα Κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο Κεφάλαιο Ι του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που υπογράφηκε στο Σικάγο και κυρώθηκε με το ν. 211/1947 (Α΄ 35), το οποίο παράρτημα έχει ενσωματωθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 του Ν. 2898/2001, με την ΥΠΑ/Δ2/Β/2006 απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Β΄ 677) και στο JAR-1 (Joint Aviation Requirements - 1) «Ορισμοί και Συντμήσεις» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Ορισμοί και συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται ειδικά στα επιμέρους Τμήματα του Κανονισμού αναφέρονται είτε σε αυτά είτε, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στα αντίστοιχα εγχειρίδια της παραγράφου 1 του άρθρου τρίτου του παρόντος.

4. Στο κυρίως κείμενο του Κανονισμού, όπως αυτό καταχωρίζεται στο άρθρο δεύτερο του παρόντος, διατηρείται η αρίθμηση του πρωτοτύπου, ώστε να υπάρχει ομοιομορφία και αντιστοιχία με ίδιους Κανονισμούς των άλλων Κρατών Μελών του JAA.

Άρθρο Δεύτερο
Κανονισμός

Ο Κανονισμός Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Ελικόπτερα αποτελεί μετάφραση από την Αγγλική Γλώσσα του εγχειριδίου JAR-OPS 3 (5η τροποποίηση, Ιούλιος 2007) του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities). και έχει ως εξής:

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ
ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

ΜΕΡΟΣ 1 – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ Α – Εφαρμογή
ΤΜΗΜΑ Β – Γενικά
ΤΜΗΜΑ Γ – Πιστοποίηση και εποπτεία αερομεταφορέα
ΤΜΗΜΑ Δ – Επιχειρησιακές διαδικασίες
ΤΜΗΜΑ Ε – Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού
ΤΜΗΜΑ ΣΤ – Γενικά περί επιδόσεων
ΤΜΗΜΑ Ζ – Επιδόσεις Τάξης 1
ΤΜΗΜΑ Η – Επιδόσεις Τάξης 2
ΤΜΗΜΑ Θ – Επιδόσεις Τάξης 3
ΤΜΗΜΑ Ι – Μάζα και ζυγοστάθμιση
ΤΜΗΜΑ ΙΑ – Όργανα και εξοπλισμός
ΤΜΗΜΑ ΙΒ – Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας
ΤΜΗΜΑ ΙΓ – Συντήρηση ελικοπτέρου
ΤΜΗΜΑ ΙΔ – Πλήρωμα διακυβέρνησης
ΤΜΗΜΑ ΙΕ – Μέλη πληρώματος εκτός αυτών του πληρώματος διακυβέρνησης
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ – Εγχειρίδια, ημερολόγια και αρχεία
ΤΜΗΜΑ ΙΖ – Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης
ΤΜΗΜΑ ΙΗ – Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών
ΤΜΗΜΑ ΙΘ – Ασφάλεια

ΜΕΡΟΣ 2 – ΑΠΟΔΕΚΤΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ (AMC)/ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΥΛΗ (IEM)

AMC/IEM Β – Γενικά
AMC/IEM Γ – Πιστοποίηση και εποπτεία αερομεταφορέα
AMC/IEM Δ – Επιχειρησιακές διαδικασίες
AMC/IEM Ε – Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού
AMC/IEM ΣΤ – Ικανότητα τύπου
AMC/IEM Ζ – Επιδόσεις Τάξης 1
AMC/IEM Η – Επιδόσεις Τάξης 2
AMC/IEM Ι – Μάζα και ζυγοστάθμιση
AMC/IEM ΙΑ – Όργανα και εξοπλισμός
AMC/IEM ΙΒ – Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας
AMC/IEM ΙΓ – Συντήρηση ελικοπτέρου
AMC/IEM ΙΔ – Πλήρωμα διακυβέρνησης
AMC/IEM ΙΕ – Μέλη πληρώματος εκτός αυτών του πληρώματος διακυβέρνησης
AMC/IEM ΙΣΤ – Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία
AMC/IEM ΙΖ – Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης
AMC/IEM ΙΗ – Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών

ΜΕΡΟΣ 1 – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ Α –ΕΦΑΡΜΟΓΗ

JAR–OPS 3.001
Εφαρμογή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.001)

(α) Το JAR-OPS Μέρος 3 περιγράφει τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή στην εκμετάλλευση οποιουδήποτε πολιτικού ελικοπτέρου για σκοπούς δημοσίων αερομεταφορών από οποιονδήποτε αερομεταφορέα του οποίου η έδρα της κύριας δραστηριότητας είναι σε Κράτος Μέλος του JAA. Το JAR-OPS Μέρος 3 δεν έχει εφαρμογή:

(1) Σε ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται από στρατιωτικές, τελωνειακές, αστυνομικές υπηρεσίες και SAR, ούτε

(2) Σε πτήσεις ρίψης αλεξιπτωτιστών και πυρόσβεσης, και σε σχετικές πτήσεις μετάβασης και επιστροφής στις οποίες τα μόνα πρόσωπα που μεταφέρονται είναι εκείνα που φυσιολογικά θα μεταφέρονταν σε πτήσεις ρίψης αλεξιπτωτιστών και πυρόσβεσης, ούτε

(3) Σε πτήσεις αμέσως πριν, κατά τη διάρκεια ή αμέσως μετά από δραστηριότητα αεροπορικών εφαρμογών, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι πτήσεις συνδέονται με την εν λόγω εργασία και στις οποίες, εξαιρουμένων των μελών του πληρώματος, μεταφέρονται όχι περισσότερα από 6 πρόσωπα που είναι απαραίτητα με τις αεροπορικές εφαρμογές.

(β) Οι απαιτήσεις του JAR-OPS Μέρος 3 έχουν εφαρμογή όχι αργότερα από την 1η Αυγούστου 1999 εκτός εάν σημειώνεται διαφορετικά.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.001
Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης που περιέχονται στο JAR-OPS 3

Ορισμένες από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 3 έχουν ημερομηνίες συμμόρφωσης οι οποίες είναι μεταγενέστερες από την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS 3. Οι διατάξεις αυτής της περίπτωσης και οι σχετικές μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης, είναι ως εξής:

JAR-OPS 3.517(α)
– 31 Δεκεμβρίου 2009

JAR-OPS 3.517(β)
– 31 Μαρτίου 2005

JAR-OPS 3.540(α)(4)
– 31 Δεκεμβρίου 2009

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(A)
– 31 Δεκεμβρίου 2004

ΤΜΗΜΑ Β –ΓΕΝΙΚΑ

JAR–OPS 3.005
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από εκείνους που είναι σύμφωνοι με το JAR-OPS Μέρος 3.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του JAR-26 που έχουν εφαρμογή σε ελικόπτερα που εκμεταλλεύονται για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς. Μέχρι την επίσημη υιοθέτηση του JAR-26 θα εφαρμόζονται οι ισχύοντες εθνικοί κανονισμοί.

(γ) Κάθε ελικόπτερο πρέπει να εκμεταλλεύεται σύμφωνα με τους όρους του Πιστοποιητικού Πτητικής Ικανότητάς του και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(γ).)

(δ) Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου για παροχή Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας (HEMS) πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ε) Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον, που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση. Το Προσάρτημα αυτό δεν εφαρμόζεται για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ).

(στ) Οι πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg ή λιγότερο, με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων, κατά την ημέρα, και σε διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία γίνεται με αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ζ) Οι πτητικές λειτουργίες με ελικόπτερα, που έχουν μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων, κατά την ημέρα, σε διαδρομές στις οποίες η αεροναυτιλία γίνεται με αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, και εκτελούνται εντός μιας τοπικής και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που είναι αποδεκτή από την Αρχή, οι οποίες πρόκειται να αρχίζουν και να τελειώνουν στην ίδια τοποθεσία (ή σε άλλη τοποθεσία, αποδεκτή από την Αρχή, εντός της τοπικής περιοχής) κατά την ίδια ημέρα, πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(η) Οι επιχειρήσεις ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(θ) Οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου προς/από πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS Μέρος 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

(ι) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες VFR με τη βοήθεια Συστημάτων Απεικόνισης Νυχτερινής Όρασης (NVIS) πρέπει να διεξάγονται μόνον σύμφωνα με το JAR-OPS 3 και τις διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

JAR-OPS 3.010
Εξαιρέσεις

Η Αρχή μπορεί, κατ' εξαίρεση και προσωρινά, να εγκρίνει εξαίρεση από τις διατάξεις του JAR-OPS Μέρος 3 όταν είναι πεπεισμένη ότι υπάρχει ανάγκη και υπό το όρο της συμμόρφωσης με οποιαδήποτε συμπληρωματική απαίτηση που η Αρχή κρίνει απαραίτητη, προκειμένου να εξασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συγκεκριμένη περίπτωση.

JAR-OPS 3.015
Επιχειρησιακές Οδηγίες

(α) Η Αρχή μπορεί να ορίσει, με την έκδοση Επιχειρησιακής Οδηγίας, ότι μια πτητική λειτουργία θα απαγορεύεται, περιορίζεται ή θα υπόκειται σε συγκεκριμένους όρους, προς το συμφέρον των ασφαλών

πτητικών λειτουργιών.

(β) Οι Επιχειρησιακές Οδηγίες αναφέρουν:

(1) Την αιτία της έκδοσης,

(2) Εφαρμογή και διάρκεια, καθώς και

(3) Ενέργεια που απαιτείται από τους αερομεταφορείς.

(γ) Οι Επιχειρησιακές Οδηγίες είναι συμπληρωματικές στις διατάξεις του JAR-OPS Μέρος 3.

JAR-OPS 3.020
Νόμοι, Κανονισμοί και Διαδικασίες – Ευθύνες του αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλοι οι υπάλληλοι ενημερώνονται ότι πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες εκείνων των Κρατών στα οποία διεξάγονται οι πτητικές λειτουργίες και έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, και

(2) Όλα τα μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες που έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 3.025
Κοινή γλώσσα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν σε μια κοινή γλώσσα ή με άλλο τρόπο που είναι αποδεκτός από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό πτητικής λειτουργίας είναι ικανό να κατανοεί τη γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα εκείνα τα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που αναφέρονται στα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

JAR-OPS 3.030
Κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού – Ευθύνες του αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί, για κάθε ελικόπτερο, ένα κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) εγκεκριμένο από την Αρχή. Αυτός πρέπει να βασίζεται, αλλά χωρίς να είναι λιγότερο περιοριστικός από, το σχετικό κύριο κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MMEL) (εφόσον υπάρχει) που είναι αποδεκτός από την Αρχή

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ένα ελικόπτερο παρά μόνο σύμφωνα με τον MEL, εκτός εάν επιτρέπεται από την Αρχή. Οποιαδήποτε τέτοια άδεια δεν θα επιτρέπει, σε καμιά περίπτωση, πτητική λειτουργία καθ' υπέρβαση των περιορισμών του MMEL.

JAR-OPS 3.035
Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου

(Βλέπε AMC OPS 3.035)
(Βλέπε IEM OPS 3.035)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί ένα Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου και να ορίζει ένα Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με, και την επάρκεια των διαδικασιών που απαιτούνται, ώστε να εξασφαλίζονται ασφαλείς επιχειρησιακές πρακτικές και πτητικά ικανά ελικόπτερα. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης προς τον Υπόλογο Διευθυντή (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.175 (η)) για την εξασφάλιση των απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών.

(β) Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει Πρόγραμμα Διασφάλισης Ποιότητας που περιέχει διαδικασίες σχεδιασμένες ώστε να επιβεβαιώνουν ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται σύμφωνα με όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις, πρότυπα και διαδικασίες.

(γ) Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου και ο Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(δ) Το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να περιγράφεται σε σχετικό εγχειρίδιο.

(ε) Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου (α) ανωτέρω, η Αρχή μπορεί να δεχθεί τον ορισμό δύο Διευθυντών Ποιοτικού Ελέγχου, έναν για τις πτητικές λειτουργίες και έναν για την τεχνική συντήρηση, υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας έχει συστήσει μια Μονάδα Διαχείρισης Ποιότητας, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου εφαρμόζεται ενιαία σε ολόκληρη την επιχείρηση.

JAR-OPS 3.037
Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί ένα πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, το οποίο μπορεί να ενσωματωθεί στο Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου, που συμπεριλαμβάνει:

(1) Προγράμματα για να επιτυγχάνεται και διατηρείται η επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες, και

(2) Μια διάταξη αναφοράς συμβάντος που δίνει τη δυνατότητα παραβολής και εκτίμησης των σχετικών αναφορών συμβάντων και ατυχημάτων προκειμένου να εντοπισθούν δυσμενείς τάσεις ή να αντιμετωπισθούν ελαττώματα προς το συμφέρον της ασφαλείας των πτήσεων. Η διάταξη πρέπει να προστατεύει την ταυτότητα του αναφέροντος και να περιλαμβάνει τη δυνατότητα να μπορούν να υποβάλλονται ανώνυμα οι αναφορές αυτές (Βλέπε ACJ OPS 3.037(α)(2).), και

(3) Αξιολόγηση συναφών πληροφοριών που σχετίζονται με ατυχήματα και συμβάντα, καθώς και διάδοση των σχετικών πληροφοριών, αλλά όχι την απόδοση κατηγορίας, και

(4) Το διορισμό ενός προσώπου που είναι υπεύθυνο για να διευθύνει το πρόγραμμα.

(β) Οι προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες, που προκύπτουν από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, πρέπει να είναι στην ευθύνη του προσώπου που είναι υπεύθυνο για να διευθύνει το πρόγραμμα.

(γ) Η αποτελεσματικότητα των αλλαγών που προκύπτουν από τις προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες που εντοπίστηκαν από το Πρόγραμμα Πρόληψης Ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων, πρέπει να παρακολουθούνται από το Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου.

JAR-OPS 3.040
Πρόσθετα μέλη πληρώματος

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος, που δεν απαιτείται να είναι μέλη πληρώματος διακυβέρνησης ή θαλάμου επιβατών, έχουν επίσης εκπαιδευτεί και είναι ικανά να εκτελούν τα καθήκοντα που τους ανατίθενται.

JAR-OPS 3.045
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.050
Πληροφορίες έρευνας και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ουσιώδεις πληροφορίες, που έχουν σχέση με την προτιθέμενη πτήση και αφορούν στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, είναι εύκολα προσιτές στο θάλαμο διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.055
Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι υπάρχουν διαθέσιμοι, για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας, κατάλογοι που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης που φέρεται επί όλων των ελικοπτέρων. Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, χρώμα και τύπο των σωσίβιων λέμβων και φωτοβολίδων, λεπτομέρειες για τις ιατρικές προμήθειες έκτακτης ανάγκης, προμήθειες νερού καθώς και τον τύπο και συχνότητες του φορητού εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 3.060
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.065
Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

(Βλέπε IEM OPS 3.065)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να μεταφέρει πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια αεροπορικώς, εκτός εάν έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια:

(1) Είναι αποθηκευμένα στο ελικόπτερο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, και

(2) Στην περίπτωση πυροβόλων όπλων, που είναι άδεια, εκτός εάν, πριν από την έναρξη της πτήσης,

έχει χορηγηθεί έγκριση από όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη ότι τα εν λόγω πολεμικά όπλα και πολεμοφόδια μπορούν να μεταφερθούν με συνθήκες που διαφέρουν εν μέρει ή εν όλω από εκείνες που αναφέρονται στη παρούσα υποπαράγραφο.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ενημερώνεται ο κυβερνήτης, πριν ξεκινήσει η πτήση, για τις λεπτομέρειες και τη θέση επί του σκάφους οποιωνδήποτε πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων πρόκειται να μεταφερθούν.

JAR-OPS 3.070
Μεταφορά όπλων και πυρομαχικών που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς
(Βλέπε IEM OPS 3.070)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι του αναφέρονται οποιαδήποτε όπλα, που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς, πρόκειται να μεταφερθούν αεροπορικώς,

(β) Ο αερομεταφορέας, που αποδέχεται τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς, πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Είναι αποθηκευμένα στο ελικόπτερο σε χώρο στον οποίο δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν η Αρχή έχει καθορίσει ότι η συμμόρφωση δεν είναι πρακτικά δυνατή και έχει αποδεχτεί ότι μπορεί να εφαρμοσθούν άλλες διαδικασίες, και

(2) Στην περίπτωση πυροβόλων όπλων ή άλλων όπλων που μπορούν να φέρουν πυρομαχικά, είναι άδεια.

(γ) Πυρομαχικά για όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς μπορούν να μεταφέρονται σε ελεγμένες αποσκευές επιβατών, με την επιφύλαξη συγκεκριμένων περιορισμών, σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες (βλέπε JAR-OPS 3.1160 (β)(5)), όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1150 (α)(14).

JAR-OPS 3.075
Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν βρίσκεται σε οποιοδήποτε μέρος ελικοπτέρου εν πτήσει, το οποίο δεν είναι μέρος σχεδιασμένο για την εξυπηρέτηση προσώπων, εκτός εάν έχει παραχωρηθεί από τον κυβερνήτη προσωρινή άδεια πρόσβασης σε οποιοδήποτε μέρος του ελικοπτέρου:

(1) Με σκοπό να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή οποιουδήποτε προσώπου, ζώου ή αγαθών μέσα σε αυτό, ή

(2) Στο οποίο μεταφέρονται φορτία ή εφόδια, και είναι μέρος το οποίο έχει σχεδιαστεί για να δίνει τη δυνατότητα σε ένα πρόσωπο να έχει πρόσβαση σε αυτό ενώ το ελικόπτερο βρίσκεται εν πτήσει.

JAR-OPS 3.080
Προσφορά επικίνδυνων υλικών για αεροπορική μεταφορά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν προσφέρει ή αποδέχεται επικίνδυνα υλικά για αεροπορική μεταφορά, εκτός εάν το πρόσωπο έχει εκπαιδευτεί και τα υλικά είναι κατάλληλα ταξινομημένα, τεκμηριωμένα, πιστοποιημένα, περιγραμμένα, συσκευασμένα, φέρουν σήμανση, διακρίνονται με ετικέτα και είναι σε κατάλληλη κατάσταση για μεταφορά, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.085
Ευθύνες πληρώματος

(α) Ένα μέλος του πληρώματος πρέπει να είναι υπεύθυνο για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων του, τα οποία:

(1) Σχετίζονται με την ασφάλεια του ελικοπτέρου και των επιβαινόντων του, και

(2) Καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ένα μέλος πληρώματος πρέπει:

(1) Να αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε σφάλμα, βλάβη, λειτουργική ανωμαλία ή ελάττωμα, το οποίο πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου, περιλαμβανομένων και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης.

(2) Να αναφέρει στον κυβερνήτη οποιοδήποτε συμβάν που έθεσε σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να έχει θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, και

(3) Να χρησιμοποιεί τη διάταξη αναφοράς συμβάντων του αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 3.037(α)(2). Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, ένα αντίγραφο της αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον εμπλεκόμενο κυβερνήτη.

(γ) Τίποτα από την ανωτέρω παράγραφο (β) δεν μπορεί να υποχρεώσει ένα μέλος πληρώματος να αναφέρει συμβάν το οποίο έχει ήδη αναφερθεί από άλλο μέλος πληρώματος.

(δ) Ένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει να εκτελεί καθήκοντα σε ελικόπτερο:

(1) Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οποιωνδήποτε ναρκωτικών ή ψυχοκινητικών ουσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν τις ικανότητες του με τρόπο αντίθετο προς την ασφάλεια (βλέπε επίσης JAR-FCL Μέρος 3 (Medical) – 3.035 και 3.040),

(2) Μέχρις ότου παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα μετά από κατάδυση σε νερό,

(3) Μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει παρέλθει εύλογο χρονικό διάστημα,

(4) Εάν έχει οποιαδήποτε αμφιβολία για την ικανότητα του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

(5) Εάν γνωρίζει ή έχει υπόνοιες ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει ότι δεν είναι ικανός σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την πτήση.

(ε) Ένα μέλος πληρώματος δεν πρέπει:

(1) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίασης για πτητική απασχόληση ή την έναρξη επιφυλακής (stand-by),

(2) Να αρχίζει περίοδο πτητικής απασχόλησης με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις,

(3) Να καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης ή ενώ βρίσκεται σε επιφυλακή.

(στ) Ο κυβερνήτης πρέπει να:

(1) Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου και την ασφάλεια των επιβαινόντων όταν περιστρέφονται τα στροφεία,

(2) Έχει την εξουσία να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφάλεια του ελικοπτέρου και των προσώπων ή των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρονται σε αυτό,

(3) Έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή να αφαιρεί οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(4) Μην επιτρέπει τη μεταφορά με το ελικόπτερο σε πρόσωπο το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(5) Έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό κράτηση, εφόσον η μεταφορά τους δημιουργεί οποιοδήποτε κίνδυνο για την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(6) Εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου καθώς και για τη θέση και χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης,

(7) Εξασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(8) Μην επιτρέπει σε οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα κατά τη διάρκεια μιας κρίσιμης φάσης της πτήσης, εκτός από εκείνα τα καθήκοντα που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου,

(9) Μην επιτρέπει:

(i) Κατά τη διάρκεια της πτήσης να καθίσταται ανενεργός, να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(ii) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, να καθίσταται ανενεργός ή να τίθεται εκτός λειτουργίας ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, θα πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε να επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων, κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση, στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(10) Αποφασίζει εάν θα αποδεχτεί ή όχι ένα ελικόπτερο με συστήματα εκτός λειτουργίας που επιτρέπονται από τον κατάλογο απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL) ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού(MEL), και

(11) Βεβαιώνεται ότι έχει εκτελεσθεί η προ πτήσης επιθεώρηση.

(ζ) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης πρέπει, σε περίπτωση

κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση απόφαση και δράση, να προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη υπό τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους, προς το συμφέρον της ασφάλειας.

JAR-OPS 3.090
Εξουσία του κυβερνήτη

Όλα τα πρόσωπα που μεταφέρονται με το ελικόπτερο πρέπει να υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη για το σκοπό της ασφάλειας του ελικοπτέρου και των προσώπων ή των περιουσιακών στοιχείων που μεταφέρονται με αυτό.

JAR-OPS 3.095
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.100
Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο, εκτός από μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει ορισθεί σε μια πτήση, δεν εισέρχεται ή μεταφέρεται στο θάλαμο διακυβέρνησης, εκτός εάν το πρόσωπο αυτό:

(1) Ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος,

(2) Είναι εκπρόσωπος της Αρχής που είναι αρμόδια για πιστοποίηση, αδειοδότηση ή επιθεώρηση, εφόσον αυτό απαιτείται για την εκτέλεση των επίσημων καθηκόντων του, ή

(3) Επιτρέπεται, και μεταφέρεται, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Προς το συμφέρον της ασφάλειας, η είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης δεν προκαλεί απόσπαση της προσοχής ή/και δεν εμποδίζει την πτητική λειτουργία, και

(2) Όλα τα άτομα που μεταφέρονται στο θάλαμο διακυβέρνησης εξοικειώνονται με τις σχετικές διαδικασίες ασφαλείας.

(γ) Η τελική απόφαση που αφορά την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να είναι στην ευθύνη του κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.105
Μη εγκεκριμένη μεταφορά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν κρύβεται ή κρύβει φορτίο επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.110
Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιτρέπει σε κανένα πρόσωπο να χρησιμοποιεί επί του ελικοπτέρου φορητή ηλεκτρονική συσκευή, που ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα άτομο δεν κάνει χρήση.

JAR-OPS 3.115
Οινοπνευματώδη ποτά και φάρμακα

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιτρέπει σε οποιοδήποτε πρόσωπο να εισέλθει ή να παραμείνει στο ελικόπτερο και λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν εισέρχεται ή παραμένει, εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών σε βαθμό που είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ελικοπτέρου ή των επιβαινόντων σε αυτό.

JAR-OPS 3.120
Διακύβευση της ασφάλειας

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε, να εξασφαλίζει ότι κανένα πρόσωπο δεν ενεργεί απερίσκεπτα ή απρόσεκτα, ή παραλείπει να ενεργήσει:

(1) Έτσι ώστε να θέσει σε κίνδυνο ελικόπτερο ή πρόσωπο εντός αυτού,

(2) Έτσι ώστε να προκαλέσει ή να επιτρέψει σε ελικόπτερο να θέσει σε κίνδυνο οποιοδήποτε πρόσωπο ή περιουσιακό στοιχείο.

JAR-OPS 3.125
Έγγραφα φερόμενα επί του ελικοπτέρου

(Βλέπε ACJ OPS 3.125)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση βρίσκονται εντός του ελικοπτέρου τα ακόλουθα:
(1) Το Πιστοποιητικό Νηολόγησης,
(2) Το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας,
(3) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Θορύβου (εάν έχει εφαρμογή),
(4) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα,
(5) Την Άδεια Ραδιοσταθμού Αεροσκάφους, και
(6) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού(ών) Ασφάλισης ευθύνης προς Τρίτους.
(β) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει, σε κάθε πτήση εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, να έχει στη κατοχή του ισχύον πτυχίο πληρώματος διακυβέρνησης με αντίστοιχη ειδικότητα(ες) για το σκοπό της πτήσης.

JAR-OPS 3.130
Εγχειρίδια που πρέπει να φέρονται

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:
(1) Σε κάθε πτήση φέρονται τα ισχύοντα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που είναι σχετικά με τα καθήκοντα του πληρώματος,
(2) Εκείνα τα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης τα οποία απαιτούνται για τη διεξαγωγή μιας πτήσης, είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα επί του σκάφους, και
(3) Στο ελικόπτερο φέρεται το ισχύον Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτέρου, εκτός εάν η Αρχή έχει αποδεχτεί ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1045, Προσάρτημα 1, Μέρος Β, περιέχει συναφείς πληροφορίες για το συγκεκριμένο ελικόπτερο.

JAR-OPS 3.135
Πρόσθετες πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, επιπλέον των εγγράφων και εγχειριδίων που καθορίζονται στα JAR-OPS 3.125 και JAR-OPS 3.130, σε κάθε πτήση φέρονται οι ακόλουθες πληροφορίες και έντυπα, που είναι σχετικά με τον τύπο και την περιοχή πτητικής λειτουργίας:
(1) Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1060,
(2) Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου που περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτούνται από το Μέρος ΙΓ – Μ.Α.306 Σύστημα τεχνικού μητρώων αερομεταφορέα,
(3) Λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης ATS,
(4) Κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης NOTAM/AIS,
(5) Κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες,
(6) Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης όπως καθορίζεται στο JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα Ι.
(7) Κοινοποίηση ειδικών κατηγοριών επιβατών όπως προσωπικό ασφαλείας, εάν δεν θεωρείται ως πλήρωμα, ανάπηρα πρόσωπα, μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες και πρόσωπα υπό φρούρηση,
(8) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων που περιλαμβάνουν επικίνδυνα υλικά συμπεριλαμβανομένων γραπτών πληροφοριών προς τον κυβερνήτη, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.1215(δ),
(9) Ισχύοντες χάρτες αεροπλοΐας και τοπογραφικοί καθώς και συναφή έγγραφα, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.290(β)(7),
(10) Οποιοδήποτε άλλο έγγραφο το οποίο ενδέχεται να απαιτηθεί από τα Κράτη που εμπλέκονται στη συγκεκριμένη πτήση, όπως αναλυτική κατάσταση φορτίου, ονομαστική κατάσταση επιβατών κλπ, και
(11) Έντυπα για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Αρχής και του αερομεταφορέα για υποβολή αναφοράς.
(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει όπως οι πληροφορίες, που αναφέρονται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω ή σε μέρη αυτής, παρουσιάζονται και με μορφή διαφορετική από έντυπη. Πρέπει να διασφαλίζεται αποδεκτό επίπεδο δυνατότητας πρόσβασης, χρήσης και αξιοπιστίας.

JAR-OPS 3.140

Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Τουλάχιστον κατά τη διάρκεια κάθε πτήσης ή σειράς πτήσεων:

(i) Οι πληροφορίες που αφορούν την πτήση και είναι κατάλληλες για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, διατηρούνται στο έδαφος, και

(ii) Οι πληροφορίες διατηρούνται έως ότου δημιουργηθούν αντίγραφα στο χώρο στον οποίο θα αποθηκευτούν, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1065, ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό,

(iii) Οι ίδιες πληροφορίες μεταφέρονται σε ένα πυρίμαχο δοχείο εντός του ελικοπτέρου.

(β) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω περιλαμβάνουν:

(1) Αντίγραφο του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, όπου ενδείκνυται,

(2) Αντίγραφα του σχετικού μέρους(ων) του τεχνικού μητρώου του ελικοπτέρου,

(3) NOTAM για τη συγκεκριμένη διαδρομή εάν έχουν εκδοθεί ειδικά από τον αερομεταφορέα,

(4) Έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, εφόσον απαιτείται (παραπομπή στο JAR-OPS 3.625), και

(5) Κοινοποίηση ειδικών φορτίων.

JAR-OPS 3.145
Εξουσία για επιθεώρηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι σε οποιοδήποτε πρόσωπο, που είναι εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, επιτρέπεται οποτεδήποτε να επιβιβαστεί και να πετάξει σε οποιοδήποτε ελικόπτερο που εκμεταλλεύεται σύμφωνα με AOC που εκδόθηκε από την Αρχή, καθώς και να εισέρχεται και παραμείνει στο θάλαμο διακυβέρνησης, υπό την προϋπόθεση ότι ο κυβερνήτης μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν, κατά τη γνώμη του, εξ αιτίας αυτού διακυβεύεται η ασφάλεια του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.150
Παρουσίαση εγγράφων και αρχείων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

(1) Επιτρέπει, σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, την πρόσβαση σε οποιαδήποτε έγγραφα και αρχεία τα οποία σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες ή τη συντήρηση, και

(2) Να παρουσιάζει όλα τα εν λόγω έγγραφα και αρχεία, όταν ζητηθεί από την Αρχή, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που του ζητηθεί από πρόσωπο που είναι εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, να παρουσιάζει στο πρόσωπο αυτό τα έγγραφα που απαιτείται να φέρονται επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.155
Διατήρηση των εγγράφων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Όλα τα πρωτότυπα έγγραφα ή αντίγραφα αυτών, που πρέπει να διατηρεί, φυλάσσονται για το απαιτούμενο χρονικό διάστημα ακόμα κι αν παύσει να είναι ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου, και

(2) Όταν ένα μέλος πληρώματος, σε σχέση με το οποίο ο αερομεταφορέας διαθέτει αρχείο σύμφωνα με το Τμήμα ΙΖ, γίνεται μέλος πληρώματος σε άλλον αερομεταφορέα, αυτό το αρχείο διατίθεται στο νέο αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.160
Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση των καταγραφών αποτυπωτή στοιχείων πτήσης

(α) *Διατήρηση καταγραφών* (Βλέπε IEM OPS 3.160(α))

(1) Μετά από ατύχημα, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, στο βαθμό που είναι εφικτό, να διατηρεί τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω ατύχημα, όπως έχουν διατηρηθεί από τον αποτυπωτή για χρονικό διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν δοθούν διαφορετικές οδηγίες από τη διερευνούσα Αρχή.

(2) Εκτός από την περίπτωση που η Αρχή έχει χορηγήσει προγενέστερη άδεια, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, στο βαθμό που είναι εφικτό, να διατηρεί τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο εν λόγω συμβάν, όπως έχουν διατηρηθεί από τον αποτυπωτή για χρονικό

διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν δοθούν διαφορετικές οδηγίες από την διερευνούσα Αρχή.

(3) Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διατηρεί τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα για χρονικό διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν δοθούν διαφορετικές οδηγίες από τη διερευνούσα Αρχή.

(4) Όταν απαιτείται να φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης επί ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου αυτού πρέπει να:

(i) Αποθηκεύει τις καταγραφές για την περίοδο του χρόνου εκμετάλλευσης, όπως απαιτείται από τα JAR-OPS 3.715 και 3.720 εκτός από την περίπτωση που, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των αποτυπωτών στοιχείων πτήσης, μπορεί να διαγραφεί μέχρι μια ώρα από το πιο παλιά καταγεγραμμένο υλικό, κατά τη διάρκεια της δοκιμής, και

(ii) Τηρεί ένα έγγραφο, το οποίο παρουσιάζει τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την ανάκτηση και μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

(iii) Διατηρεί συνεχώς το αρχείο τουλάχιστον μιας αντιπροσωπευτικής πτήσης, δηλαδή καταγραφή πτήσης που έγινε εντός των τελευταίων 12 μηνών η οποία περιλαμβάνει απογείωση, άνοδο, πλεύση, κάθοδο, προσέγγιση για προσγείωση και προσγείωση, μαζί με κάποιο τρόπο αναγνώρισης του αρχείου σε σχέση με την πτήση με την οποία σχετίζεται.

(β) *Παρουσίαση των καταγραφών.* Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου, επί του οποίου φέρεται αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, εντός εύλογου χρόνου αφού του ζητηθεί από την Αρχή, να παρουσιάζει οποιαδήποτε καταγραφή έγινε από αποτυπωτή στοιχείων πτήσης η οποία είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

(γ) *Χρήση των καταγραφών*

(1) Οι καταγραφές του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορεί να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους εκτός από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά παρά μόνον με τη συναίνεση όλων των εμπλεκομένων μελών του πληρώματος.

(2) Οι καταγραφές του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης δεν μπορεί να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους εκτός από τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά εκτός εάν τα εν λόγω αρχεία:

(i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή συντήρησης, ή

(ii) Γίνουν μη αναγνωρίσιμα, ή

(iii) Αποκαλυφθούν σύμφωνα με διαδικασίες ασφαλείας.

JAR-OPS 3.165
Μίσθωση

(α) *Ορολογία*

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα υποπαράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) *Μίσθωση υπό όρους (Dry lease)* – Όταν γίνεται εκμετάλλευση του ελικοπτέρου σύμφωνα με το AOC του μισθωτή.

(2) *Πλήρης μίσθωση (Wet lease)* – Όταν γίνεται εκμετάλλευση του ελικοπτέρου σύμφωνα με το AOC του εκμισθωτή.

(3) Αερομεταφορέας του JAA – Αερομεταφορέας πιστοποιημένος σύμφωνα με το JAR-OPS 3 Μέρος 3 από ένα Κράτος Μέλος του JAA.

(β) *Μίσθωση ελικοπτέρων μεταξύ αερομεταφορέων του JAA*

(1) *Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease - out).* Ένας αερομεταφορέας του JAA που παρέχει ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέα του JAA, και ο οποίος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, θα παραμένει ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου.

(2) *Όλες οι μισθώσεις εκτός από την πλήρη εκμίσθωση*

(i) Με εξαίρεση των οριζομένων στην υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, ένας αερομεταφορέας του JAA που χρησιμοποιεί ελικόπτερο από, ή το παρέχει σε, άλλον αερομεταφορέα του JAA, πρέπει να εξασφαλίσει εκ των προτέρων έγκριση για την πτητική λειτουργία από την αντίστοιχη Αρχή του. Οποιοιδήποτε όροι οι οποίοι αποτελούν μέρος αυτής της έγκρισης πρέπει να περιλαμβάνονται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Εκείνα τα στοιχεία των συμβάσεων μίσθωσης, τα οποία εγκρίνονται από την Αρχή, πλην εκείνων των συμβάσεων μίσθωσης στις οποίες εμπλέκονται ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα και δεν προβλέπεται καμιά μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, πρέπει να θεωρούνται όλα ως τροποποιήσεις του AOC σύμφωνα με το οποίο θα πραγματοποιηθούν οι πτητικές λειτουργίες, σε σχέση με το μισθωμένο ελικόπτερο.

(γ) *Μίσθωση ελικοπτέρων μεταξύ αερομεταφορέα του JAA και οποιουδήποτε νομικού προσώπου που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA*

(1) *Μίσθωση υπό όρους (Dry lease-in)*

(i) Ένας αερομεταφορέας του JAA δεν πρέπει να μισθώνει υπό όρους ελικόπτερο από νομικό πρόσωπο που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA, εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή. Οποιοιδήποτε όροι οι οποίοι αποτελούν μέρος αυτής της έγκρισης πρέπει να περιλαμβάνονται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Ένας αερομεταφορέας του JAA πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με ελικόπτερα που μισθώνονται υπό όρους, οποιεσδήποτε διαφορές από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα Τμήματα ΙΑ, ΙΒ, ή/και το JAR-26, κοινοποιούνται και γίνεται αποδεκτές από την Αρχή.

(2) *Πλήρης μίσθωση (Wet lease-in)*

(i) Ένας αερομεταφορέας του JAA δεν πρέπει να μισθώνει πλήρως ελικόπτερο, για περισσότερο από 3 συνεχείς μήνες εντός οποιωνδήποτε 12 συνεχών μηνών, από νομικό πρόσωπο που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

(ii) Ένας αερομεταφορέας του JAA πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με τα ελικόπτερα που μισθώνονται πλήρως:

(A) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, σε σχέση με τη συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι ισοδύναμα με τα JAR,

(B) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει AOC που εκδόθηκε από Κράτος το οποίο είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση του Σικάγου,

(Γ) Το ελικόπτερο διαθέτει επίσημο Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας, που εκδόθηκε σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO. Επίσημα Πιστοποιητικά Πτητικής Ικανότητας που εκδόθηκαν από Κράτος Μέλος του JAA, διαφορετικό από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του AOC, θα γίνονται αποδεκτά όταν εκδοθούν σύμφωνα με το JAR-21, και

(Δ) Συμμορφώνεται με οποιαδήποτε απαίτηση του JAA που έχει εφαρμοσθεί από την Αρχή του μισθωτή.

(3) *Εκμίσθωση υπό όρους (Dry lease-out)*

(i) Ένας αερομεταφορέας του JAA μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα Κράτους το οποίο είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση του Σικάγου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

(A) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα του JAA από τις σχετικές διατάξεις του JAR-OPS Μέρος 3 και, αφού η αλλοδαπή ρυθμιστική Αρχή έχει αποδεχτεί εγγράφως την ευθύνη για επίβλεψη της συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του ελικοπτέρου(ων), έχει αφαιρέσει το ελικόπτερο από το AOC του, και

(B) Το ελικόπτερο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης.

(4) *Πλήρης εκμίσθωση (Wet lease-out).* Ένας αερομεταφορέας του JAA που παρέχει ελικόπτερο και πλήρες πλήρωμα σε άλλο νομικό πρόσωπο και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, θα παραμένει ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου.

(δ) *Μίσθωση ελικοπτέρων με μικρή ειδοποίηση.* Σε περιπτώσεις που ένας αερομεταφορέας του JAA αντιμετωπίζει μια άμεση, επείγουσα και απρόβλεπτη ανάγκη για αντικατάσταση ελικοπτέρου, η έγκριση που απαιτείται από την παράγραφο (γ)(2)(i) παραπάνω, μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει δοθεί, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει AOC που εκδόθηκε από Κράτος που είναι συμβαλλόμενο στη Σύμβαση του Σικάγου, και

(2) Η χρονική διάρκεια της μίσθωσης δεν υπερβαίνει τις 14 συνεχείς ημέρες, και

(3) Η Αρχή ενημερώνεται άμεσα για την χρήση αυτής της διάταξης.

JAR-OPS 3.170
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(γ)
Περιορισμοί στο Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτέρου

(α) Για ελικόπτερα πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α, επιτρέπεται η στιγμιαία πτήση μέσω του φακέλου ταχύτητας ύψους (height velocity envelope) κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης, από και προς εξέδρα ελικοδρομίου ή υπερυψωμένου ελικοδρομίου, όταν γίνεται εκμετάλλευση του ελικοπτέρου σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) JAR-OPS 3.517, ή

(2) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(i), ή

(3) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(δ)
Υπηρεσία Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας με Ελικόπτερο
(Βλέπε ACJ Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.005(d))

Σημείωση: Η Αρχή έχει την εξουσιοδότηση να αποφασίσει ποια εκμετάλλευση είναι πτητική λειτουργία HEMS με την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος.

(α) *Ορολογία*

(1) *Προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης.* Οποιοδήποτε προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης (όπως αστυνομικοί, πυροσβέστες κλπ) που εμπλέκεται με HEMS και του οποίου τα καθήκοντα σχετίζονται, σε οιαδήποτε έκταση, με τις πτητικές λειτουργίες του ελικοπτέρου.

(2) *Μέλος πληρώματος HEMS.* Πρόσωπο το οποίο έχει διατεθεί σε πτήση HEMS με σκοπό την παρακολούθηση οποιουδήποτε προσώπου χρειάζεται ιατρική βοήθεια και μεταφέρεται με το ελικόπτερο, και βοηθάει το χειριστή κατά την διάρκεια της αποστολής. Το πρόσωπο αυτό υπόκειται σε ειδική εκπαίδευση όπως αναφέρεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε)(2) παρακάτω.

(3) *Πτήση Επείγουσας Ιατρικής Βοήθειας με ελικόπτερο (HEMS).* Πτήση ελικοπτέρου που επιχειρεί με έγκριση HEMS, ο σκοπός της οποίας είναι να προσφέρει επείγουσα ιατρική βοήθεια, όπου είναι απαραίτητη η άμεση και γρήγορη μεταφορά, μεταφέροντας:

(i) Ιατρικό προσωπικό, ή

(ii) Ιατρικά εφόδια (εξοπλισμό, αίμα, ανθρώπινα όργανα, φάρμακα), ή

(iii) Ασθενείς ή τραυματίες και άλλα πρόσωπα που εμπλέκονται άμεσα.

Βλέπε επίσης το ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), παράγραφος (α)(4).

(4) *Κέντρο αποστολών HEMS.* Τοποθεσία, εάν έχει καθοριστεί, όπου λαμβάνει χώρα ο συντονισμός ή ο έλεγχος των πτητικών λειτουργιών HEMS. Μπορεί να βρίσκεται σε βάση επιχειρήσεων HEMS.

(5) *Επιχειρησιακή Βάση HEMS.* Ένα ελικοδρόμιο στο οποίο τα μέλη πληρώματος HEMS και το ελικόπτερο HEMS μπορεί να βρίσκονται σε επιφυλακή για πτητικές λειτουργίες HEMS.

(6) *Περιοχή επιχειρήσεων HEMS.* Μια περιοχή επιλεγμένη από τον κυβερνήτη κατά τη διάρκεια μιας πτήσης HEMS για HHO, προσγείωση και απογείωση (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος 7).

(7) Ιατρικός επιβάτης. Ένα πρόσωπο που διαθέτει ιατρικές γνώσεις και μεταφέρεται στο ελικόπτερο κατά τη διάρκεια πτήσης HEMS, που περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται σε ιατρούς, νοσοκόμους και παραϊατρικές ειδικότητες. Ο εν λόγω επιβάτης πρέπει να ενημερώνεται όπως ορίζεται λεπτομερώς στην υποπαράγραφο (ε)(3) κατωτέρω.

(β) *Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει συμπλήρωμα που καθορίζει τις επιχειρησιακές διαδικασίες ειδικά για πτητικές λειτουργίες HEMS. Τα σχετικά αποσπάσματα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να διατίθενται στους οργανισμούς στους οποίους παρέχεται η HEMS. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (β).)

(γ) *Επιχειρησιακές απαιτήσεις*

(1) *Το ελικόπτερο.* Οι πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 3 δεν πρέπει να διεξάγονται πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον.

(2) Απαιτήσεις επιδόσεων

(i) *Απογείωση και προσγείωση – ελικόπτερα με MTOM 5.700 kg ή λιγότερο*

(A) Ελικόπτερα που διεξάγουν πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο σε νοσοκομείο το οποίο ευρίσκεται σε αφιλόξενο περιβάλλον, πρέπει να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), εκτός εάν ο αερομεταφορέας κατέχει έγκριση να επιχειρεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ).

(B) Ελικόπτερα που διεξάγουν πτητικές λειτουργίες προς/από περιοχή επιχειρήσεων HEMS που βρίσκεται σε αφιλόξενο περιβάλλον πρέπει, στο βαθμό που είναι δυνατόν, να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1). Ο κυβερνήτης πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να ελαχιστοποιήσει τη χρονική περίοδο η οποία θα είναι επικίνδυνη για τους επιβαίνοντες στο ελικόπτερο και τα πρόσωπα επί της επιφανείας στην περίπτωση βλάβης μιας μονάδος ισχύος. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(B)).

(Γ) Η περιοχή επιχειρήσεων HEMS πρέπει να είναι αρκετά μεγάλο, ώστε να παρέχεται επαρκής χώρος αποφυγής όλων των εμποδίων. Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες, η περιοχή πρέπει να φωτίζεται (από το έδαφος ή από το ελικόπτερο), ώστε να παρέχεται η δυνατότητα προσδιορισμού αυτής και οποιωνδήποτε εμποδίων. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(C).)

(Δ) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιλαμβάνει καθοδήγηση σχετικά με τις διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης σε μη χωροθετημένα εκ των προτέρων πεδία

επιχειρήσεων HEMS.

(ii) *Απογείωση και προσγείωση – ελικόπτερα με MTOM που υπερβαίνει τα 5.700 kg.* Τα ελικόπτερα που διεξάγουν HEMS πρέπει να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με τις Επιδόσεις Τάξης 1.

(3) *Το πλήρωμα.* Μολονότι οι απαιτήσεις περιγράφονται στο Τμήμα ΙΔ, τα ακόλουθα εφαρμόζονται σε πτητικές λειτουργίες HEMS:

(i) *Επιλογή.* Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχει συγκεκριμένα κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης για αποστολές HEMS, λαμβάνοντας υπόψη και την προηγούμενη εμπειρία.

(ii) *Εμπειρία.* Το ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας για κυβερνήτες που διεξάγουν πτήσεις HEMS δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

(Α) Είτε:

(Α1) 1.000 ώρες κυβερνήτη αεροσκαφών εκ των οποίων 500 ώρες είναι ως κυβερνήτη σε ελικόπτερα, είτε

(Α2) 1.000 ώρες ως συγκυβερνήτη σε πτητικές λειτουργίες HEMS εκ των οποίων 500 ώρες είναι ως κυβερνήτη υπό επιτήρηση και, 100 ώρες κυβερνήτη ελικοπτέρων.

(Β) 500 ώρες εμπειρίας χειρισμού σε ελικόπτερα, η οποία αποκτήθηκε σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με αυτό της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφο (γ)(3)(ii)(Β)), και

(Γ) 20 ώρες VMC κατά τη νύχτα ως κυβερνήτη, προκειμένου για χειριστές που εμπλέκονται σε νυκτερινές πτήσεις, και

(Δ) Επιτυχής συμπλήρωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (ε) του παρόντος Προσαρτήματος.

(iii) *Πρόσφατη εμπειρία.* Όλοι οι χειριστές που διεξάγουν πτητικές λειτουργίες HEMS πρέπει να έχουν συμπληρώσει κατ' ελάχιστον 30 λεπτά πτήσης, με αποκλειστική αναφορά στα όργανα, σε ελικόπτερο ή σε συσκευή συνθετικής εκπαίδευσης (STD) εντός των τελευταίων 6 μηνών. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφο (γ)(3)(iii).)

(iv) *Σύνθεση πληρώματος.* Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφο (γ)(3)(iv)

(Α) *Ημερήσια πτήση.* Το ελάχιστο πλήρωμα κατά την ημέρα πρέπει να είναι ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS. Αυτό, σε εξαιρετικές περιστάσεις, μπορεί να μειωθεί μόνο σε ένα χειριστή.

(Β) *Νυκτερινή πτήση.* Το ελάχιστο πλήρωμα κατά τη νύχτα πρέπει να είναι δύο χειριστές. Ωστόσο, μπορεί να χρησιμοποιηθούν ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές καθορισμένες από τον αερομεταφορέα στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, προς ικανοποίηση της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τα παρακάτω:

(Β1) Επαρκή σημεία αναφοράς στο έδαφος,

(Β2) Σύστημα παρακολούθησης της πτήσης κατά τη διάρκεια της αποστολής HEMS (βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)(Β)(Β2)),

(Β3) Αξιοπιστία των υπηρεσιών αναφοράς καιρού,

(Β4) Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού HEMS,

(Β5) Διατήρηση της ομοιογένειας του πληρώματος,

(Β6) Ελάχιστα προσόντα πληρώματος, αρχική και επαναληπτική εκπαίδευση,

(Β7) Λειτουργικές διαδικασίες, που περιλαμβάνουν και συντονισμό πληρώματος

(Β8) Καιρικά ελάχιστα,

(Β9) Επιπρόσθετη προσεκτική μελέτη εξαιτίας ειδικών τοπικών συνθηκών.

(4) *Επιχειρησιακά ελάχιστα HEMS.*

(i) *Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 και 2.* Τα καιρικά ελάχιστα για τις φάσεις αναχώρησης και διαδρομής μιας πτήσης HEMS φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα. Στην περίπτωση που, κατά τη διάρκεια της φάσης διαδρομής, οι καιρικές συνθήκες πέσουν κάτω από τα ελάχιστα βάσης νεφών ή ορατότητας, που φαίνονται στον πίνακα, μόνον τα ελικόπτερα που είναι ικανά για VMC πρέπει να ματαιώνουν την πτήση ή να επιστρέφουν στη βάση. Τα ελικόπτερα που είναι εξοπλισμένα και πιστοποιημένα για πτητικές λειτουργίες IMC μπορεί να ματαιώσουν την πτήση, να επιστρέψουν στη βάση ή να την μετατρέψουν από όλες τις απόψεις σε πτήση που διεξάγεται υπό IFR, υπό την προϋπόθεση ότι το πλήρωμα διακυβέρνησης είναι κατάλληλα πιστοποιημένο.

Πίνακας 1 – Επιχειρησιακά ελάχιστα HEMS

2 ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ		1 ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	
ΗΜΕΡΑ			
Οροφή Νεφών	Ορατότητα	Οροφή Νεφών	Ορατότητα
500 πόδια και άνω	(Βλέπε JAR-OPS 3.465)	500 πόδια και άνω	(Βλέπε JAR-OPS 3.465)
499-400 πόδια	1.000 μ. (Σημείωση 1)	499 - 400 πόδια	2.000 μ.
399-300 πόδια	2.000 μ.	399-300 πόδια	3.000 μ.
ΝΥΧΤΑ			
Βάση νεφών	Ορατότητα	Βάση νεφών	Ορατότητα
1200 πόδια (Σημείωση 2)	2.500 μ.	1.200 πόδια (Σημείωση 2)	3.000 μ

Σημείωση 1: Η ορατότητα μπορεί να μειωθεί στα 800 μ. για μικρά χρονικά διαστήματα, όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που θα δώσει επαρκή χρόνο για να παρατηρήσει εγκαίρως οποιαδήποτε εμπόδια, ώστε να αποφύγει σύγκρουση. (Βλέπε ACJ OPS 3.465.)

Σημείωση 2: Η βάση νεφών μπορεί να μειωθεί στα 1.000 πόδια για μικρά χρονικά διαστήματα.

(ii) *Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 3.* Τα καιρικά ελάχιστα για τις φάσεις αναχώρησης και διαδρομής μιας πτήσης HEMS πρέπει να είναι οροφή νεφών 600 πόδια και ορατότητα 1.500 μ. Η ορατότητα μπορεί να μειωθεί στα 800 μ. για μικρά χρονικά διαστήματα, όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που θα δώσει επαρκή χρόνο για να παρατηρήσει εγκαίρως οποιαδήποτε εμπόδια, ώστε να αποφύγει σύγκρουση. (Βλέπε ACJ OPS 3.465.)

(δ) *Επιπρόσθετες απαιτήσεις*

(1) *Ιατρικός εξοπλισμός ελικοπτέρου*

(i) Η εγκατάσταση όλου του ιατρικού εξοπλισμού που αφορά ελικόπτερα και, όπου είναι απαραίτητο, η λειτουργία του, που περιλαμβάνουν και επακόλουθες τροποποιήσεις, πρέπει να είναι εγκεκριμένες.

(ii) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι έχουν εκπονηθεί διαδικασίες για τη χρήση φορητού εξοπλισμού που βρίσκεται επί του σκάφους.

(2) *Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας ελικοπτέρου.* Ελικόπτερα που διεξάγουν πτήσεις HEMS πρέπει να είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επικοινωνιών, επιπλέον εκείνου που απαιτείται από το JAR-OPS, Τμήμα ΙΒ, ικανό να διεξάγει αμφίδρομη επικοινωνία με τον οργανισμό για τον οποίο εκτελείται το HEMS και, όπου είναι δυνατόν, να επικοινωνεί με το προσωπικό των επίγειων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης. Οποιοσδήποτε τέτοιος πρόσθετος εξοπλισμός θα απαιτεί έγκριση πτητικής ικανότητας.

(3) Εγκαταστάσεις επιχειρησιακής βάσης HEMS

(i) Εφόσον τα μέλη πληρώματος απαιτείται να βρίσκονται σε επιφυλακή με χρόνο αντίδρασης λιγότερο από 45 λεπτά, πρέπει να εξασφαλίζονται κατάλληλα καταλύματα διαμονής πλησίον κάθε επιχειρησιακής βάσης.

(ii) Σε κάθε επιχειρησιακή βάση θα πρέπει να εξασφαλίζονται ευκολίες ώστε οι χειριστές να λαμβάνουν πληροφορίες για τον παρόντα καιρό και την πρόβλεψη καιρού και πρέπει να εξασφαλίζονται ικανοποιητικές επικοινωνίες με τις αρμόδιες μονάδες ATS. Για το σχεδιασμό όλων των αποστολών πρέπει να παρέχονται ικανοποιητικές εγκαταστάσεις.

(4) *Ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες επί του ελικοπτέρου.* Όταν ο κυβερνήτης θεωρήσει ότι ο ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες επί του σκάφους είναι αναγκαίος, αυτό μπορεί να γίνει είτε με τα στροφεία ακινητοποιημένα, είτε με περιστρεφόμενα στροφεία υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(i) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά ανεφοδιασμού του ελικοπτέρου πρέπει να παραμένει κλειστή,

(ii) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά του ελικοπτέρου που δεν γίνεται ανεφοδιασμός πρέπει να παραμένει ανοικτή, εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες,

(iii) Οι ευκολίες πυρόσβεσης της αντίστοιχης κλίμακας πρέπει να είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμες στην περίπτωση πυρκαγιάς, και

(iv) Ικανοποιητικός αριθμός προσωπικού πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμος, ώστε να

απομακρύνει τους ασθενείς από το ελικόπτερο, στην περίπτωση πυρκαγιάς.

(ε) *Εκπαίδευση και έλεγχος*

(1) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης*

(i) Η εκπαίδευση του JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα ΙΔ με τα ακόλουθα επιπλέον αντικείμενα:

(Α) Εκπαίδευση στην μετεωρολογία που επικεντρώνεται στην κατανόηση και επεξήγηση των διαθέσιμων πληροφοριών καιρού,

(Β) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για επικείμενη αναχώρηση HEMS,

(Γ) Πρακτική εξάσκηση στις αναχωρήσεις HEMS,

(Δ) Εκτίμηση από αέρος της καταλληλότητας επιχειρησιακών πεδίων HEMS,

(Ε) Οι επιπτώσεις που μπορεί να έχει η αεροδιακομιδή επί της υγείας του ασθενούς.

(ii) Ο έλεγχος του JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα ΙΔ με τα ακόλουθα επιπλέον αντικείμενα:

(Α) Έλεγχοι ικανότητας VMC ημέρας ή/και νύχτας, κατά περίπτωση, που περιλαμβάνουν και τα σχέδια πτήσης, προσγείωσης και απογείωσης που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν στα επιχειρησιακά πεδία HEMS.

(Β) Έλεγχο γραμμής με ειδική έμφαση στα ακόλουθα (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) και (ε)(1)(ii)(Β):

(Β1) Μετεωρολογία τοπικής περιοχής,

(Β2) Σχεδιασμός πτήσης HEMS,

(Β3) Αναχωρήσεις HEMS,

(Β4) Επιλογή από αέρος επιχειρησιακών πεδίων HEMS,

(Β5) Πτήση χαμηλού επιπέδου με φτωχές καιρικές συνθήκες, και

(Β6) Εξοικείωση με τα καθορισθέντα επιχειρησιακά πεδία HEMS στην εγκεκριμένη τοπική περιοχή του αερομεταφορέα.

(2) *Μέλος πληρώματος HEMS.* Το μέλος πληρώματος HEMS πρέπει να εκπαιδεύεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος ΙΕ με τα ακόλουθα επιπλέον αντικείμενα:

(i) Καθήκοντα στο ρόλο της HEMS,

(ii) Ναυτιλία (ανάγνωση χάρτη, αρχές και χρήση βοηθημάτων ναυτιλίας),

(iii) Λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας,

(iv) Χρήση του επί του σκάφους ιατρικού εξοπλισμού,

(v) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού ιατρικού εξοπλισμού για επικείμενη αναχώρηση HEMS,

(vi) Ανάγνωση οργάνων, προειδοποιήσεις, χρήση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης με σκοπό την βοήθεια του χειριστή ως απαιτείται,

(vii) Βασική κατανόηση του τύπου του ελικοπτέρου από την άποψη θέσης και σχεδιασμού των συστημάτων και εξοπλισμού, κανονικών και έκτακτης ανάγκης,

(viii) Συντονισμός πληρώματος,

(ix) Πρακτική εξάσκηση για ανταπόκριση σε κλήση HEMS,

(x) Διεξαγωγή ανεφοδιασμού καυσίμου και ανεφοδιασμού καυσίμου με τα στροφεία να περιστρέφονται,

(xi) Επιλογή και χρήση των επιχειρησιακών πεδίων HEMS,

(xii) Τεχνικές για το χειρισμό ασθενών, οι συνέπειες της αεροδιακομιδής επί της υγείας και ορισμένες γνώσεις για την εισαγωγή επειγόντων περιστατικών σε νοσοκομείο,

(xiii) Σήματα καθοδήγησης,

(xiv) Πτητικές λειτουργίες με εξωτερικό φορτίο, κατά περίπτωση,

(xv) Πτητικές λειτουργίες με χρήση βαρούλκου, κατά περίπτωση,

(xvi) Τους κινδύνους από τα περιστρεφόμενα στροφεία των ελικοπτέρων για τους ίδιους και άλλους, που περιλαμβάνουν και τη φόρτωση ασθενών,

(xvii) Τη χρήση του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του ελικοπτέρου.

(3) *Ιατρικοί επιβάτες.* Πριν από οποιαδήποτε πτήση HEMS, ή σειρά πτήσεων, οι ιατρικοί επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται για τα παρακάτω:

(i) Εξοικείωση με τον τύπο(ους) του ελικοπτέρου που χρησιμοποιούν,

(ii) Είσοδο και έξοδο υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης, τόσο για τους ίδιους όσο και για τους ασθενείς,

(iii) Χρήση του επί του σκάφους σχετικού ειδικού ιατρικού εξοπλισμού,

(iv) Την ανάγκη για έγκριση του κυβερνήτη πριν από τη χρήση του εξειδικευμένου εξοπλισμού,

(v) Μέθοδο επίβλεψης του λοιπού ιατρικού προσωπικού,

(vi) Τη χρήση των συστημάτων ενδοεπικοινωνίας του ελικοπτέρου, και

(vii) Θέση και χρήση των επί του σκάφους πυροσβεστήρων.

(4) *Προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό της επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης είναι εξοικειωμένο με τα παρακάτω (βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (ε)(4)):

(i) Διαδικασίες αμφίδρομης επικοινωνίας με ελικόπτερα,
(ii) Την επιλογή κατάλληλων επιχειρησιακών πεδίων για πτήσεις HEMS,
(iii) Τις περιοχές φυσικού κινδύνου των ελικοπτέρων,
(iv) Έλεγχο του πλήθους σε σχέση με τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου, και
(v) Την εκκένωση των επιβατών του ελικοπτέρου μετά από ατύχημα ελικοπτέρου σε περιοχή επιχειρήσεων.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε))

(α) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC και της Αρχής του Κράτους στο οποίο προτίθεται να εκτελέσει τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Η έγκριση αυτή θα καθορίζει:

(1) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και
(2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(β) *Εφαρμογή.* Το παρόν Προσάρτημα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε στροβιλοκίνητα ελικόπτερα που επιχειρούν πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής όπου έχει αποδειχθεί ότι οι περιορισμοί του ελικοπτέρου, ή άλλες εύλογες αιτίες, αποκλείουν τη χρήση των καταλλήλων κριτηρίων επιδόσεων.

(γ) *Ευνοϊκή διάταξη για Επιδόσεις Τάξης 2.* Ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2 πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον, που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων, εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις του JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα Η:

(1) JAR-OPS 3.520(α)(2),
(2) JAR-OPS 3.535(a)(2).

(δ) *Ευνοϊκή διάταξη για Επιδόσεις Τάξης 3.* Ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3 πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον, που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 6 ή λιγότερων, εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις του JAR-OPS 3.240(α)(5), υπό την προϋπόθεση ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α), υποπαράγραφοι (α)(2)(i) και (ii).

(ε) *Πτητική λειτουργία.* Συγκεκριμένες διαδικασίες που θα ακολουθούνται στην περίπτωση βλάβης μιας μονάδας ισχύος κατά την απογείωση και προσγείωση πρέπει να καθιερώνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(στ) Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα. Πτητικές λειτουργίες μπορεί να διεξάγονται με ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα σε ύψη πιέσεως πάνω από 10.000 πόδια χωρίς την πρόβλεψη για εξοπλισμό συμπληρωματικού οξυγόνου ικανού να αποθηκεύσει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου, υπό την προϋπόθεση ότι το απόλυτο ύψος του θαλάμου επιβατών δεν υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για χρονική περίοδο πάνω από 30 λεπτά και ουδέποτε υπερβαίνει τα 13.000 πόδια ύψους πίεσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ)
Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα (μόνον VFR ημέρας)

(α) *Ορολογία.*

(1) Τοπικές πτητικές λειτουργίες: Η πτήση που διεξάγεται εντός μιας τοπικής και καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής που είναι αποδεκτή από την Αρχή, η οποία αρχίζει και τελειώνει στην ίδια τοποθεσία εντός της ίδιας ημέρας.

(β) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή πρέπει να καθορίζει:

(1) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και
(2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.
(3) Τους γεωγραφικούς περιορισμούς των τοπικών πτητικών λειτουργιών με την έννοια του παρόντος προσαρτήματος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (β)(3)).

(γ) *Απαγόρευση.* Οι παρακάτω δραστηριότητες απαγορεύονται:

(1) JAR-OPS 3.065. Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.

(2) JAR-OPS 3.265. Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση.

(3) JAR-OPS 3.305. Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους.

(4) JAR-OPS 3.335. Το κάπνισμα επί του σκάφους.

(δ) *Ευνοϊκή διάταξη.* Οι ακόλουθοι κανόνες υπόκεινται σε ευνοϊκές διατάξεις:

(1) JAR-OPS 3.100. Άδεια εισόδου στο θάλαμο διακυβέρνησης:

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονεί κανόνες για την μεταφορά επιβατών σε θέση χειριστή, εφόσον έχει εφαρμογή.

(ii) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(A) η μεταφορά επιβατών στη θέση χειριστή δεν δημιουργεί απόσπαση της προσοχής ή/και παρέμβαση στην πτητική λειτουργία, και

(B) ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή πρέπει να εξοικειώνεται με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφαλείας.

(2) JAR-OPS 3.135. Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται.

(i) Για τοπικές πτητικές λειτουργίες δεν χρειάζεται να φέρονται τα παρακάτω έγγραφα:

(A) JAR-OPS 3.135(α)(1) – Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης

(B) JAR-OPS 3.135(α)(2) –Τεχνικό μητρώο (εκτός εάν απαιτείται για προσγειώσεις μακράν τής βάσεως)

(Γ) JAR-OPS 3.135(α)(4) – Έγγραφα NOTAM/AIS

(Δ) JAR-OPS 3.135(α)(5) – Μετεωρολογικές πληροφορίες

(E) JAR-OPS 3.135(α)(7) – Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών, κλπ.

(ΣΤ) JAR-OPS 3.135(α)(8) – Κοινοποίηση ειδικών φορτίων, κλπ.

(ii) Για μη τοπικές πτητικές λειτουργίες:

(A) JAR-OPS 3.135(α)(1) – Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Το σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλουστευμένη μορφή, σχετική με το είδος της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας και αποδεκτό από την Αρχή.

(B) JAR-OPS 3.135(α)(7) – Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών. Δεν απαιτείται.

(3) JAR-OPS 3.140. Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος. Δεν χρειάζεται να διατηρούνται πληροφορίες στο έδαφος όταν χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι καταγραφής.

(4) JAR-OPS 3.165. Μίσθωση. Εφαρμόζεται μόνον όπου υπάρχει επίσημη συμφωνία μίσθωσης.

Σημείωση: Η περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση μεταφοράς των επιβατών μεταβιβάζεται σε άλλον αερομεταφορέα στον οποίο οι επιβάτες θα πληρώσουν για τη μεταφορά, δεν θεωρείται ως μίσθωση.

(5) JAR-OPS 3.215. Χρήση των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Δεν έχει εφαρμογή εκτός εάν υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις για τον εναέριο χώρο και υπό την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις της υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης είναι αποδεκτές από την Αρχή.

(5) JAR-OPS 3.220. Εξουσιοδότηση ελικοδρομίων από τον αερομεταφορέα. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασία εξουσιοδότησης των Κυβερνητών για την επιλογή ελικοδρομίων ή πεδίων προσγείωσης, που είναι κατάλληλα για τον τύπο του ελικοπτέρου και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(5) JAR-OPS 3.255. Πολιτική καυσίμων. Οι υποπαράγραφοι (β) έως (δ) δεν έχουν εφαρμογή όταν η πολιτική καυσίμων, που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.255(α) εξασφαλίζει ότι, με το πέρας της πτήσης ή σειράς πτήσεων, το υπολειπόμενο καύσιμο δεν είναι λιγότερο από την ποσότητα καυσίμου που επαρκεί για χρόνο πτήσης 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πτήσης (αυτό μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν επιχειρεί εντός περιοχής που παρέχει συνεχή και κατάλληλα πεδία για προληπτική προσγείωση). Το τελικό εφεδρικό καύσιμο πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.375(γ).

(5) JAR-OPS 3.280. Θέσεις επιβατών. Δεν απαιτείται να εκπονηθούν διαδικασίες.

Σημείωση: Ο σκοπός αυτής της παραγράφου επιτυγχάνεται από τον κυβερνήτη χρησιμοποιώντας κοινή λογική. Το JAR-OPS 3.260 έχει εφαρμογή και θεωρείται ότι εκφράζει την ανάγκη για διαδικασίες.

(9) JAR-OPS 3.285. Ενημέρωση επιβατών.

(i) Υποπαράγραφος (α)(1). Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο των οποίων μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση, διαφορετικά η θα είναι ανασφαλείς. Για τη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών πρέπει να δίνεται προηγούμενη έγκριση.

(10) JAR-OPS 3.290. Προετοιμασία πτήσης.

(i) Για τοπικές πτητικές λειτουργίες:

(A) JAR-OPS 3.290(α). Δεν απαιτείται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

(ii) Για μη τοπικές πτητικές λειτουργίες :

(A) JAR-OPS 3.290(α). Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μπορεί να συμπληρωθεί σε απλουστευμένη μορφή, ανάλογη με το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(11) JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375 δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί (βλέπε (δ)(14) παρακάτω).

(12) JAR-OPS 3.385. Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεσθούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν πληροφορηθεί πριν από την αναχώρηση ότι δεν θα παρασχεθεί συμπληρωματικό οξυγόνο.)

(13) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270. Αποθήκευση αποσκευών και φορτίου. Όπως αρμόζουν για τον τύπο της πτητικής λειτουργία και του ελικοπτέρου.

(14) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Δεν έχει εφαρμογή.

(15) JAR-OPS 3.630. Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν πληροί τα ισχύοντα πρότυπα JTSO αλλά πληροί τα πρότυπα ασφαλείας του αρχικού εξοπλισμού, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(16) JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο – Ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεσθούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(17) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Δεν έχει εφαρμογή σύμφωνα με το (12) και (16) ανωτέρω.

(18) JAR-OPS 3.955(β). Προαγωγή σε Κυβερνήτη. Η Αρχή μπορεί να αποδεχτεί ένα συντετμημένο κύκλο μαθημάτων διοίκησης σχετικό με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να αναληφθεί.

(19) JAR-OPS 3.970(α). Πρόσφατη εμπειρία. Ως εναλλακτική στην απαίτηση του JAR-OPS 3.970(α), με προηγούμενη έγκριση της Αρχής, η πρόσφατη εμπειρία των 90 ημερών μπορεί να ικανοποιείται εφόσον ο χειριστής έχει εκτελέσει 3 απογειώσεις, 3 κύκλους και 3 προσγειώσεις σε οποιοδήποτε ελικόπτερο της ίδιας καθορισμένης ομάδας κατά τις προηγούμενες 90 ημέρες (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) παράγραφος (δ)(19)). Τα προσόντα πρόσφατης εμπειρίας για τον τύπο ελικόπτερο που πρόκειται να χειριστεί εξαρτώνται από:

(i) τον έλεγχο ικανότητας ειδικότητας τύπου (TRPC) επί του τύπου που ισχύει, και

(ii) την εκτέλεση 2 ωρών πτήσης επί του τύπου ή της παραλλαγής εντός των τελευταίων 6 μηνών, και

(iii) ένα OPC που ισχύει σε ένα από τα ελικόπτερα της καθορισμένης ομάδας, και

(iv) αυστηρή εναλλαγή των OPC για όλα τα ελικόπτερα που πέταξε στην καθορισμένη ομάδα, και

(v) η σύνθεση της καθορισμένης ομάδας και η διαδικασία για επικύρωση των TRPC, OPC και πρόσφατης εμπειρίας, που περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(20) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965. Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος. Ένα αναλυτικό πρόγραμμα, που έχει εφαρμογή στον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορεί να γίνει αποδεκτό από την Αρχή.

(21) JAR-OPS 3.1060. Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε (2)(i)(A) και (2)(ii)(A) παραπάνω.

(22) JAR-OPS 3.1235. Απαιτήσεις ασφαλείας. Έχει εφαρμογή μόνον όταν επιχειρεί σε Κράτη όπου το εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας εφαρμόζεται στις πτητικές λειτουργίες που καλύπτονται στο παρόν Προσάρτημα.

(23) JAR-OPS 3.1240. Προγράμματα εκπαίδευσης. Τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στο είδος των εκτελούμενων πτητικών λειτουργιών. Ένα κατάλληλο εκπαιδευτικό πρόγραμμα αυτοδιδασκαλίας μπορεί να είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(24) JAR-OPS 3.1250. Κατάλογος ελέγχου ενεργειών διαδικασίας έρευνας ελικοπτέρου. Δεν απαιτείται κατάλογος ελέγχου ενεργειών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ)
Πτητικές λειτουργίες τοπικής περιοχής (μόνον VFR ημέρας)

(α) *Έγκριση*. Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή θα καθορίζει:

(1) Τον τύπο του ελικοπτέρου

(2) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας

(3) Τους γεωγραφικούς περιορισμούς των πτητικών λειτουργιών κατά την έννοια του παρόντος προσαρτήματος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) παράγραφος (α)(3)).

(β) *Απαγόρευση*. Οι παρακάτω δραστηριότητες απαγορεύονται:

(1) JAR-OPS 3.065. Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων.

(2) JAR-OPS 3.265. Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση.

(3) JAR-OPS 3.305. Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους.

(4) JAR-OPS 3.335. Κάπνισμα επί του σκάφους.

(γ) *Ευνοϊκή διάταξη*. Οι επόμενοι κανόνες υπόκεινται σε ευνοϊκές διατάξεις:

(1) JAR-OPS 3.135. Πρόσθετες πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται.

(i) JAR-OPS 3.135(α)(1) – Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Το σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλουστευμένη μορφή, σχετική με το είδος των διεξαγόμενων πτητικών λειτουργιών και αποδεκτό από την Αρχή.

(ii) JAR-OPS 3.135(α)(4) – Έγγραφα NOTAM/AIS. Δεν απαιτούνται.

(iii) JAR-OPS 3.135(α)(5) – Μετεωρολογικές πληροφορίες. Δεν απαιτούνται.

(iv) JAR-OPS 3.135(α)(7) – Κοινοποίηση ειδικής κατηγορίας επιβατών, κλπ. Δεν απαιτείται.

(v) JAR-OPS 3.135(α)(8) – Κοινοποίηση ειδικών φορτίων, κλπ. Δεν απαιτείται.

(2) JAR-OPS 3.140. Πληροφορίες που διατηρούνται στο έδαφος. Δεν χρειάζεται να διατηρούνται πληροφορίες στο έδαφος όταν χρησιμοποιούνται άλλες μέθοδοι καταγραφής.

(3) JAR-OPS 3.165. Μίσθωση. Εφαρμόζεται μόνον όπου υπάρχει επίσημη συμφωνία μίσθωσης.

Σημείωση: Η περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση μεταφοράς των επιβατών μεταβιβάζεται σε άλλον αερομεταφορέα στον οποίο οι επιβάτες θα πληρώσουν για τη μεταφορά, δεν θεωρείται ως μίσθωση.

(4) JAR-OPS 3.215. Χρήση των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας. Δεν έχει εφαρμογή εκτός εάν υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις για τον εναέριο χώρο και υπό την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις της υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης είναι αποδεκτές από την Αρχή.

(5) JAR-OPS 3.220. Εξουσιοδότηση ελικοδρομίων από τον αερομεταφορέα. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασία εξουσιοδότησης των Κυβερνητών για την επιλογή ελικοδρομίων ή πεδίων προσγείωσης, που είναι κατάλληλα για τον τύπο του ελικοπτέρου και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(6) JAR-OPS 3.255. Πολιτική καυσίμων. Οι υποπαράγραφοι (β) έως (δ) δεν έχουν εφαρμογή όταν η πολιτική καυσίμων, που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.255(α) εξασφαλίζει ότι, με το πέρας της πτήσης ή σειράς πτήσεων, το υπολειπόμενο καύσιμο δεν είναι λιγότερο από την ποσότητα καυσίμου που επαρκεί για χρόνο πτήσης 30 λεπτών σε κανονική πλεύση (αυτό μπορεί να μειωθεί στα 20 λεπτά όταν επιχειρεί εντός περιοχής που παρέχει συνεχή και κατάλληλα πεδία για προληπτική προσγείωση). Το τελικό εφεδρικό καύσιμο πρέπει να καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, ώστε να είναι δυνατή η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.375(γ).

(7) JAR-OPS 3.290(α). Βλέπε (Γ)(1)(i) ανωτέρω.

(8) JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375 δεν χρειάζεται να εφαρμοστεί (βλέπε (γ)(10) παρακάτω).

(9) JAR-OPS 3.385. Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεσθούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες έχουν πληροφορηθεί πριν από την αναχώρηση ότι δεν θα παρασχεθεί συμπληρωματικό οξυγόνο.)

(10) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375. Διαχείριση καυσίμου εν πτήσει. Δεν έχει εφαρμογή.

(11) JAR-OPS 3.630. Γενική εισαγωγή. Όργανα και εξοπλισμός. Εναλλακτικός εξοπλισμός που δεν πληροί τα ισχύοντα πρότυπα JTSO αλλά πληροί τα πρότυπα ασφαλείας του αρχικού εξοπλισμού, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή.

(12) JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο – Ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Με την προηγούμενη έγκριση της Αρχής, πτήσεις περιήγησης μικρού χρονικού διαστήματος μεταξύ 10.000 ποδών και 16.000 ποδών μπορεί να εκτελεσθούν χωρίς τη χρησιμοποίηση συμπληρωματικού οξυγόνου, σύμφωνα με διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(13) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775. Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπίεση. Δεν έχει εφαρμογή σύμφωνα με τα (9) και (12) ανωτέρω.

(14) JAR-OPS 3.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Βλέπε (Γ)(1)(i) παραπάνω.

(15) JAR-OPS 3.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας. Έχει εφαρμογή μόνον σε Κράτη όπου εφαρμόζεται εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας στις πτητικές λειτουργίες που καλύπτονται το παρόν Προσάρτημα.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(η)
Επιχειρήσεις ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό (HHO)

Σημείωση: Η Αρχή έχει την εξουσιοδότηση να αποφασίζει ποια εκμετάλλευση είναι πτητική λειτουργία ΗΗΟ κατά την έννοια του παρόντος Προσαρτήματος.

(α) *Ορολογία*

(1) *Πτήση επιχειρήσεων ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό (ΗΗΟ).* Πτήση ελικοπτέρου που επιχειρεί με έγκριση για ΗΗΟ, ο σκοπός της οποίας είναι να διευκολύνει τη μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου μέσω του ανυψωτικού μηχανισμού ελικοπτέρου.

(2) *Μέλος πληρώματος ΗΗΟ.* Μέλος πληρώματος το οποίο εκτελεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σχετικά με τη λειτουργία του ανυψωτικού μηχανισμού.

(3) *Υπεράκτια ΗΗΟ.* Πτήση ελικοπτέρου που επιχειρεί με έγκριση για ΗΗΟ, ο σκοπός της οποίας είναι να διευκολύνει τη μεταφορά προσώπων ή/και φορτίου μέσω του ανυψωτικού μηχανισμού ελικοπτέρου από ή προς ένα πλοίο ή κατασκευή στην ανοικτή θάλασσα.

(4) *Κύκλος ανυψωτικού μηχανισμού.* Για το σκοπό του καθορισμού των προσόντων του πληρώματος στο παρόν προσάρτημα. Είναι ένας κύκλος καθόδου και ανόδου του άγκιστρου του ανυψωτικού μηχανισμού.

(5) *Πεδίο ΗΗΟ.* Καθορισμένη περιοχή στην οποία το ελικόπτερο εκτελεί μεταφορά με ανυψωτικό μηχανισμό.

(6) *Επιβάτης ΗΗΟ.* Πρόσωπο που πρόκειται να μεταφερθεί μέσω του ανυψωτικού μηχανισμού ελικοπτέρου.

(β) *Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει συμπλήρωμα που περιέχει ύλη ειδικά για ΗΗΟ. Ειδικότερα πρέπει να αναφέρεται:

(1) Στα κριτήρια επιδόσεων.

(2) Εάν απαιτείται, στις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να διεξαχθεί μια υπεράκτια μεταφορά ΗΗΟ, που περιλαμβάνουν και τους σχετικούς περιορισμούς στις κινήσεις των πλοίων καθώς και την ταχύτητα του ανέμου.

(3) Στους περιορισμούς του καιρού για ΗΗΟ.

(4) Στα κριτήρια για τον καθορισμό της ελαχίστης έκτασης ενός πεδίου ΗΗΟ, που είναι κατάλληλο για την εργασία.

(5) Στις διαδικασίες για καθορισμό ελάχιστου πληρώματος.

(6) Στη μέθοδο με την οποία τα μέλη πληρώματος καταγράφουν τους κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού.

Όταν απαιτείται, σχετικά αποσπάσματα από το συμπλήρωμα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να διατίθενται στον οργανισμό για τον οποίο παρέχεται η ΗΗΟ.

(γ) *Συντήρηση του εξοπλισμού ΗΗΟ.* Οδηγίες συντήρησης για τα συστήματα ΗΗΟ πρέπει να εκπονηθούν από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης ελικοπτέρου του αερομεταφορέα στο Τμήμα ΙΓ – Μ.Α.302 Πρόγραμμα συντήρησης, και να είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.

(δ) *Λειτουργικές απαιτήσεις*

(1) *Το ελικόπτερο.* Κατά την διάρκεια της ΗΗΟ, το ελικόπτερο πρέπει να είναι ικανό να στηρίζεται, σε περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, με τον απομένοντα κινητήρα(ες) στην κατάλληλη ρύθμιση ισχύος, χωρίς να θέσει σε κίνδυνο το αιωρούμενο πρόσωπο(α)/ φορτίο, τρίτα μέρη ή ιδιοκτησία. (Εκτός από HEMS ΗΗΟ σε μια περιοχή επιχειρήσεων HEMS, όπου δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις.)

(2) *Το πλήρωμα.* Παρά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο τμήμα ΙΔ, τα επόμενα εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις ΗΗΟ:

(i) *Επιλογή.* Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχει κριτήρια για την επιλογή των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης για εργασίες ΗΗΟ, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εμπειρία.

(ii) *Εμπειρία.* Το ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας για κυβερνήτες που διεξάγουν πτήσεις ΗΗΟ δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

(Α) *Υπεράκτια:*

(Α1) 1.000 ώρες κυβερνήτη ελικοπτέρων ή 1.000 ώρες ως συγκυβερνήτης σε επιχειρήσεις ΗΗΟ εκ των οποίων 200 ώρες είναι ως κυβερνήτης υπό επιτήρηση, και

(Α2) 50 κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού που έχουν διεξαχθεί υπεράκτια, εκ των οποίων 20 κύκλοι πρέπει να είναι κατά τη νύχτα, εάν πρόκειται να διεξαχθούν νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.

(Β) *Στην ξηρά:*

(Β1) 500 ώρες κυβερνήτη ελικοπτέρων ή 500 ώρες ως συγκυβερνήτης σε επιχειρήσεις ΗΗΟ εκ των οποίων 100 ώρες είναι ως κυβερνήτης υπό επιτήρηση,

(Β2) 200 ώρες επιχειρησιακή εμπειρία σε ελικόπτερα, που αποκτήθηκε σε επιχειρησιακό περιβάλλον παρόμοιο με την προτιθέμενη επιχείρηση (βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), παράγραφος (γ)(3)(ii)(Β)),και

(Β3) 50 κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού, εκ των οποίων 20 κύκλοι πρέπει να είναι κατά τη νύχτα, εάν πρόκειται να διεξαχθούν νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.

(Γ) Επιτυχής ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και σχετική εμπειρία στο ρόλο και το περιβάλλον υπό τα οποία διεξάγονται οι ΗΗΟ.

(iii) *Πρόσφατη εμπειρία.* Όλοι οι χειριστές και τα μέλη πληρώματος ΗΗΟ που διεξάγουν ΗΗΟ πρέπει, επιπροσθέτως των απαιτήσεων του JAR-OPS 3.970(α), να έχουν συμπληρώσει στις τελευταίες 90 ημέρες:

(Α) Όταν επιχειρούν κατά την ημέρα: Οποιοδήποτε συνδυασμό 3 ημερήσιων ή νυκτερινών κύκλων ανυψωτικού μηχανισμού, έκαστος εκ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνει μετάβαση προς και από την μετεώριση.

(Β) Όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα: 3 νυκτερινούς κύκλους ανυψωτικού μηχανισμού, έκαστος εκ των οποίων πρέπει να περιλαμβάνει μετάβαση προς και από την μετεώριση.

(iv) *Σύνθεση πληρώματος.* Το ελάχιστο πλήρωμα για ημερήσιες ή νυκτερινές επιχειρήσεις πρέπει να είναι αυτό που αναφέρεται στο συμπλήρωμα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης και θα εξαρτάται από τον τύπο του ελικοπτέρου, τις καιρικές συνθήκες, τον τύπο της εργασίας, και επιπροσθέτως, για τις υπεράκτιες επιχειρήσεις, το περιβάλλον του πεδίου ΗΗΟ, την κατάσταση της θάλασσας και την κίνηση του πλοίου αλλά, σε καμιά περίπτωση δεν θα είναι λιγότερο από ένα χειριστή και από ένα μέλος πληρώματος ΗΗΟ. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η), παράγραφος (δ)(2)(iv).)

(ε) *Συμπληρωματικές απαιτήσεις*

(1) *Εξοπλισμός ΗΗΟ.* Η εγκατάσταση όλου του εξοπλισμού του ανυψωτικού μηχανισμού του ελικοπτέρου, που περιλαμβάνει οποιεσδήποτε συμπληρωματικές τροποποιήσεις και, κατά περίπτωση, τη λειτουργία του, πρέπει να έχει έγκριση πτητικής ικανότητας σχετική με την προτιθέμενη λειτουργία. Ο βοηθητικός εξοπλισμός πρέπει να σχεδιάζεται και να δοκιμάζεται ως προς το κατάλληλο πρότυπο και να είναι αποδεκτός από την Αρχή.

(2) *Εξοπλισμός επικοινωνίας ελικοπτέρου.* Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, επιπλέον εκείνου που απαιτείται από το Τμήμα ΙΒ, θα απαιτεί έγκριση πτητικής ικανότητας. Τα παρακάτω θα απαιτούν αμφίδρομη επικοινωνία με τον οργανισμό στον οποίο παρέχεται η ΗΗΟ και, όπου είναι δυνατόν, επικοινωνία με το προσωπικό εδάφους:

(i) Επιχειρήσεις ημέρας και νύχτας στην ανοικτή θάλασσα, ή

(ii) Επιχειρήσεις νύχτας στην ξηρά.

(στ) *Εκπαίδευση και έλεγχος*

(1) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης.* Τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να εκπαιδεύονται στα ακόλουθα αντικείμενα:

(i) Εκπαίδευση του Τμήματος ΙΔ με τα παρακάτω πρόσθετα θέματα:

(Α) Προσαρμογή και χρήση του ανυψωτικού μηχανισμού,

(Β) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού του ανυψωτικού μηχανισμού για ΗΗΟ,

(Γ) Διαδικασίες κανονικές και ανάγκης ανυψωτικού μηχανισμού κατά την ημέρα και, όπου απαιτείται, κατά τη νύχτα,

(Δ) Έννοια του συντονισμού πληρώματος, συγκεκριμένα για ΗΗΟ,

(Ε) Εξάσκηση διαδικασιών ΗΗΟ, και

(ΣΤ) Οι κίνδυνοι από εκκένωση στατικού ηλεκτρισμού.

(ii) Ελέγχους του Τμήματος ΙΔ με τα παρακάτω πρόσθετα θέματα:

(Α) Έλεγχοι ικανότητας, σχετικοί με επιχειρήσεις ημέρας, οι οποίοι πρέπει επίσης να διεξάγονται κατά τη νύχτα εφόσον αναληφθούν τέτοιες επιχειρήσεις από τον αερομεταφορέα. Οι έλεγχοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν διαδικασίες που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν σε πεδία ΗΗΟ με ειδική έμφαση:

(Α1) Στη μετεωρολογία τοπικής περιοχής,

(Α2) Στο σχεδιασμό πτήσης ΗΗΟ,

(Α3) Στις αναχωρήσεις ΗΗΟ,

(Α4) Στη μετάβαση προς και από την μετεώριση στο πεδίο ΗΗΟ,

(Α5) Στις κανονικές και προσομοιωμένες διαδικασίες ανάγκης ΗΗΟ, και

(Α6) Στο συντονισμό πληρώματος.

(2) *Μέλος πληρώματος ΗΗΟ.* Το μέλος πληρώματος ΗΗΟ πρέπει να εκπαιδεύεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος ΙΕ με τα παρακάτω πρόσθετα θέματα:

(i) Καθήκοντα στο ρόλο HHO,
(ii) Προσαρμογή και χρήση του ανυψωτικού μηχανισμού,
(iii) Λειτουργία του εξοπλισμού του ανυψωτικού μηχανισμού,
(iv) Προετοιμασία του ελικοπτέρου και του ειδικού εξοπλισμού για HHO,
(v) Διαδικασίες, κανονικές και ανάγκης,
(vi) Έννοια του συντονισμού πληρώματος, συγκεκριμένα για HHO,
(vii) Λειτουργία της ενδοεπικοινωνίας και του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας,
(viii) Γνώση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης του ανυψωτικού μηχανισμού,
(ix) Τεχνικές για το χειρισμό επιβατών HHO,
(x) Επίδραση της κίνησης προσώπων στο κέντρο βάρους και μάζας κατά τις HHO,
(xi) Επίδραση της κίνησης προσώπων στις επιδόσεις κατά τη διάρκεια πτητικών συνθηκών κανονικών και έκτακτης ανάγκης,
(xii) Τεχνικές για καθοδήγηση των χειριστών πάνω από πεδία HHO,
(xiii) Επίγνωση συγκεκριμένων κινδύνων που σχετίζονται με το επιχειρησιακό περιβάλλον, και
(xiv) Οι κίνδυνοι εκκένωσης στατικού ηλεκτρισμού.

(3) *Επιβάτες HHO.* Πριν από οποιαδήποτε πτήση HHO, ή σειρά πτήσεων, οι επιβάτες HHO πρέπει να ενημερώνονται και να έχουν επίγνωση των κινδύνων εκκένωσης στατικού ηλεκτρισμού καθώς και άλλων καταστάσεων της HHO.

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005(θ)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου σε τοποθεσία δημοσίου ενδιαφέροντος

(α) *Έγκριση.* Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC και της Αρχής του Κράτους στο οποίο σκοπεύει να διεξάγει τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Η έγκριση αυτή πρέπει να καθορίζει:

(1) Τα πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος (βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) παράγραφος (α)(1)),

(2) Τον τύπο του ελικοπτέρου, και

(3) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(β) *Ορολογία*

(1) Πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος. Ένα πεδίο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για πτητικές λειτουργίες δημοσίου ενδιαφέροντος.

(γ) *Εφαρμογή:* Το παρόν Προσάρτημα πρέπει να έχει εφαρμογή μόνο σε τύπους ελικοπτέρων που παίρνουν ισχύ από πολλαπλούς στροβίλους, με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) έξι ή λιγότερων, που επιχειρούν προς/από πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος:

(1) που βρίσκονται σε αφιλόξενο περιβάλλον, και

(2) τα οποία καθιερώθηκαν ως ελικοδρόμια πριν από την 1η Ιουλίου 2002.

(δ) Ευνοϊκή διάταξη:

(1) Πτητικές λειτουργίες προς/από ένα πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος, μπορεί να διεξάγονται σύμφωνα με το Τμήμα Η (Επιδόσεις Τάξης 2) και εξαιρούνται από τις παρακάτω απαιτήσεις:

(i) JAR-OPS 3.520(α)(2), και

(ii) JAR-OPS 3.535(α)(2),

μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004, υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α) υποπαράγραφοι (α)(2)(i) και (ii)).

(2) Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όταν η έκταση του πεδίου δημοσίου ενδιαφέροντος ή το περιβάλλον των εμποδίων του δεν επιτρέπει στο ελικόπτερο να επιχειρεί σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), η εξαίρεση που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (δ)(1) ανωτέρω μπορεί να εγκριθεί από την Αρχή μετά την 31η Δεκεμβρίου 2004 υπό την προϋπόθεση ότι:

(i) για πτητικές λειτουργίες σε μη κορεσμένο αφιλόξενο περιβάλλον, η μάζα του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου για μετεώριση AEO OGE με άπνοια και όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε κατάλληλη ρύθμιση ισχύος, και

(ii) για πτητικές λειτουργίες σε κορεσμένο αφιλόξενο περιβάλλον, η μάζα του ελικοπτέρου δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου για βαθμίδα ανόδου 8% σε άπνοια. Στην κατάλληλη ταχύτητα ασφαλείας απογειώσεως (Vtoss) με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και την εναπομένουσα μονάδα ισχύος να λειτουργεί σε κατάλληλη ρύθμιση ισχύος (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφος (δ)(2)).

(ε) *Πτητική λειτουργία.* Διαδικασίες συγκεκριμένες για κάθε πεδίο πρέπει να καθιερώνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, ώστε να ελαχιστοποιείται η χρονική διάρκεια κατά την οποία θα μπορούσε να υπάρξει κίνδυνος για τους επιβαίνοντες στο ελικόπτερο και τα πρόσωπα που βρίσκονται στην

επιφάνεια, στην περίπτωση βλάβης μονάδας ισχύος κατά την απογείωση και προσγείωση σε πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος. Το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιέχει, για κάθε πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος, διάγραμμα ή φωτογραφία με σχόλια που δείχνει τις κύριες όψεις, τις διαστάσεις, τη μη συμμόρφωση με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), τους κύριους κινδύνους και το σχέδιο απρόοπτων καταστάσεων στην περίπτωση που γίνει ένα συμβάν.

ΤΜΗΜΑ Γ – ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

JAR-OPS 3.175
Γενικοί κανόνες για πιστοποίηση και εποπτεία αερομεταφορέα

Σημείωση 1: Το Προσάρτημα 1 στην παρούσα παράγραφο καθορίζει τα περιεχόμενα και τους όρους του AOC.
Σημείωση 2: Το Προσάρτημα 2 στην παρούσα παράγραφο καθορίζει τις απαιτήσεις διαχείρισης και οργάνωσης.

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς διαφορετικούς από αυτούς που διέπονται από, και είναι σύμφωνοι με, τους όρους και τις προϋποθέσεις του πιστοποιητικού AOC.

(β) Ο αιτών χορήγηση ή τροποποίηση AOC πρέπει να επιτρέπει στην Αρχή να εξετάζει όλες τις πτυχές ασφαλείας της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αιτών χορήγηση AOC πρέπει:

(1) Να μην κατέχει AOC που εκδόθηκε από άλλη Αρχή, εκτός εάν εγκριθεί ειδικά από τις εμπλεκόμενες Αρχές,

(2) Να έχει τον τόπο της κύριας δραστηριότητάς του και, εφόσον υπάρχει, την έδρα του εγκεκριμένου γραφείου στο Κράτος που είναι υπεύθυνο για έκδοση το AOC (βλέπε IEM OPS 3.175(γ)(2)),

(3) Να έχει νηολογήσει τα ελικόπτερα που πρόκειται να εκμεταλλευτεί σύμφωνα με το AOC στο Κράτος που είναι υπεύθυνο για έκδοση το AOC, και

(4) Να αποδείξει στην Αρχή ότι είναι ικανός να διεξάγει ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(δ) Χωρίς να παραβλέπεται η υποπαράγραφος (γ)(3) παραπάνω, ο αερομεταφορέας μπορεί, με αμοιβαία συμφωνία της Αρχής που εκδίδει το AOC και κάποιας άλλης Αρχής, να εκμεταλλευτεί ελικόπτερα νηολογημένα στο εθνικό νηολόγιο της άλλης Αρχής.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιτρέπει πρόσβαση της Αρχής στις υπηρεσίες και τα ελικόπτερά του και πρέπει να εξασφαλίζει ότι, όσον αφορά στη συντήρηση, επιτρέπεται η πρόσβαση σε οποιοδήποτε συνεργαζόμενο οργανισμό συντήρησης κατά JAR-145, προκειμένου να διαπιστώσει τη συνεχή συμμόρφωση με το JAR-OPS.

(στ) Το AOC τροποποιείται, αναστέλλεται ή ανακαλείται εφόσον η Αρχή δεν είναι πλέον πεπεισμένη ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να εκτελεί ασφαλείς πτητικές λειτουργίες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει στην Αρχή ότι:

(1) Η οργάνωση και η διοίκηση είναι οι πρέπουσες και αρμόζουν κατάλληλα στην κλίμακα και το εύρος της επιχείρησης, και

(2) Έχουν καθοριστεί διαδικασίες για την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών.

(η) Ο αερομεταφορέας πρέπει να έχει ορίσει Υπόλογο Διευθυντή αποδεκτό από την Αρχή, ο οποίος έχει συλλογική εξουσιοδότηση ώστε να εξασφαλίζει ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες και οι δραστηριότητες συντήρησης μπορούν να χρηματοδοτηθούν και να εκτελεσθούν, σύμφωνα με τα πρότυπα που απαιτούνται από την Αρχή.

(θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να έχει ορίσει αρμόδιους διευθυντές, αποδεκτούς από την Αρχή, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και επίβλεψη των παρακάτω περιοχών:

(1) Πτητικών λειτουργιών,
(2) Του συστήματος συντήρησης,
(3) Εκπαίδευσης πληρωμάτων, και
(4) Λειτουργιών εδάφους.

(βλέπε ACJ OPS 3.175(θ)).

(ι) Ένα πρόσωπο μπορεί να καλύπτει περισσότερες από μια αρμόδιες διευθύνσεις εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή αλλά, για αερομεταφορείς οι οποίοι απασχολούν 21 ή περισσότερους εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης, απαιτούνται κατ' ελάχιστον δύο άτομα για να καλύπτουν τις τέσσερις περιοχές ευθύνης. (Βλέπε ACJ OPS 3.175(ι) και (ια).)

(ια) Για αερομεταφορείς οι οποίοι απασχολούν 20 ή λιγότερους εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης, μια ή περισσότερες από τις αρμόδιες διευθύνσεις μπορεί να καλύπτεται από τον Υπόλογο Διευθυντή, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή. (Βλέπε ACJ OPS 3.175(ι) και (ια).)

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι κάθε πτήση διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ιγ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαμορφώνει κατάλληλες εγκαταστάσεις επίγειας εξυπηρέτησης προκειμένου να διασφαλίζει την ασφαλή εξυπηρέτηση των πτήσεών του.

(ιδ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι τα ελικόπτερά του είναι εξοπλισμένα και τα πληρώματα του είναι ικανά, όπως απαιτείται για την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

(ιε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, για όλα τα ελικόπτερα που εκμεταλλεύεται βάση των όρων του AOC του.

(ιστ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στην Αρχή ένα αντίγραφο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, όπως καθορίζεται στο Τμήμα ΙΣΤ, και όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις αυτού.

(ιζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί εγκαταστάσεις επιχειρησιακής υποστήριξης στην κύρια επιχειρησιακή βάση, κατάλληλες για την περιοχή και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

JAR-OPS 3.180
Έκδοση, τροποποίηση και συνεχής ισχύς ενός AOC

(α) Σε έναν αερομεταφορέα δεν θα χορηγείται AOC, ή τροποποίηση σε AOC, και αυτό το AOC δεν θα παραμένει εν ισχύ εκτός εάν:

(1) Τα εκμεταλλευόμενα ελικόπτερα διαθέτουν τυπικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας που εκδόθηκε σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO από Κράτος Μέλος του JAA. Τυπικά Πιστοποιητικά Πτητικής Ικανότητας που εκδόθηκαν από Κράτος Μέλος του JAA διαφορετικό από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για έκδοση του AOC , θα γίνεται αποδεκτό χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις εφόσον εκδόθηκε σύμφωνα με το JAR-21,

(2) Το σύστημα συντήρησης έχει εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με το Τμήμα ΙΓ, και

(3) Έχει αποδείξει στην Αρχή ότι έχει την ικανότητα να:

(i) Συγκροτεί και διατηρεί επαρκή οργανισμό,

(ii) Συγκροτεί και διατηρεί σύστημα ποιοτικού ελέγχου σύμφωνα με το JAR-OPS 3.035,

(iii) Συμμορφώνεται με τα απαιτούμενα εκπαιδευτικά προγράμματα,

(iv) Συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις συντήρησης, που είναι σύμφωνες με τη φύση και την έκταση των καθορισμένων πτητικών λειτουργιών, που περιλαμβάνουν και τα συναφή θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.175 (ζ) έως (ιε), και

(v) Συμμορφώνεται με το JAR-OPS 3.175.

(β) Παρά τις διατάξεις του JAR-OPS 3.185(στ), ο αερομεταφορέας πρέπει να ειδοποιεί την Αρχή, το συντομότερο δυνατόν, για οποιεσδήποτε αλλαγές στις πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με την υποπαράγραφο JAR-OPS 3.185(α) κατωτέρω.

(γ) Εάν η Αρχή δεν έχει πεισθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή μιας ή περισσοτέρων πτήσεων επίδειξης, που εκτελούνται ως εάν επρόκειτο για πτήσεις δημόσιας αερομεταφοράς.

JAR-OPS 3.185
Διοικητικές απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, κατά περίπτωση, σε οποιαδήποτε αιτούμενη τροποποίηση ή ανανέωση για:

(1) Το επίσημο όνομα και την εμπορική επωνυμία, διεύθυνση και διεύθυνση αλληλογραφίας του αιτούντος,

(2) Περιγραφή της προτεινόμενης πτητικής λειτουργίας,

(3) Περιγραφή της διοικητικής οργάνωσης,

(4) Το όνομα του υπόλογου διευθυντή,

(5) Τα ονόματα των σημαντικότερων αρμόδιων διευθυντών, που περιλαμβάνουν και εκείνους που είναι υπεύθυνοι για τις πτητικές λειτουργίες, το σύστημα συντήρησης, εκπαίδευση πληρώματος και τις λειτουργίες εδάφους, μαζί με τα προσόντα και την πείρα τους, και

(6) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Όσο αφορά μόνο το σύστημα συντήρησης του αερομεταφορέα, οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στην αρχική αίτηση για χορήγηση AOC και, κατά περίπτωση, για οποιαδήποτε αιτούμενη τροποποίηση ή ανανέωση, και για κάθε τύπο ελικοπτέρου που πρόκειται να εκμεταλλευθεί (βλέπε IEM OPS 3.185(β)):

(1) Η ανάλυση διαχείρισης συντήρησης,

(2) Το πρόγραμμα(τα) συντήρησης ελικοπτέρου του αερομεταφορέα,

(3) Το τεχνικό μητρώο του ελικοπτέρου,

(4) Κατά περίπτωση, η τεχνική προδιαγραφή(ές) της σύμβασης(εων) συντήρησης μεταξύ του αερομεταφορέα και οποιουδήποτε εγκεκριμένου κατά JAR-145 οργανισμού συντήρησης,

(5) Ο αριθμός των ελικοπτέρων.

(γ) Η αίτηση για αρχική έκδοση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που μπορεί να υποβληθεί αργότερα, αλλά όχι λιγότερο από 60 ημέρες πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας.

(δ) Η αίτηση για τροποποίηση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή όπως αλλιώς συμφωνηθεί, πριν από την ημερομηνία της προτιθέμενης πτητικής λειτουργίας.

(ε) Η αίτηση για ανανέωση AOC πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον 30 ημέρες, ή όπως αλλιώς συμφωνηθεί πριν από το τέλος της υφιστάμενης χρονικής περιόδου ισχύος.

(στ) Εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, η Αρχή θα πρέπει να ενημερωθεί τουλάχιστον 10 ημέρες νωρίτερα για την προτιθέμενη αλλαγή ενός ορισμένου αρμόδιου διευθυντή.

JAR-OPS 3.190
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.175
Περιεχόμενα και όροι του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα

Το AOC καθορίζει:

(α) Το όνομα και τον τόπος (της κυρίας δραστηριότητας) του αερομεταφορέα,

(β) Την ημερομηνία έκδοσης και την χρονική περίοδο ισχύος,

(γ) Την περιγραφή του τύπου των εγκεκριμένων πτητικών λειτουργιών,

(δ) Τον τύπο ελικοπτέρου(ων) που εγκρίνονται προς χρήση,

(ε) Τα στοιχεία νηολογίου του εγκεκριμένου ελικοπτέρου(ων), εκτός από την περίπτωση που οι αερομεταφορείς μπορεί να λάβουν έγκριση για ένα σύστημα ενημέρωσης της Αρχής σχετικά με τα στοιχεία νηολογίου για τα ελικόπτερα που εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το AOC τους

(στ) Τις εγκεκριμένες περιοχές επιχειρήσεων,

(ζ) Ειδικούς περιορισμούς (π.χ. μόνο VFR), και

(η) Ειδικές εξουσιοδοτήσεις/ εγκρίσεις, π.χ.,

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ II/ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ III (που περιλαμβάνουν και τα εγκεκριμένα ελάχιστα)

Υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες

HEMS (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ)

Μεταφορά επικίνδυνων υλικών (Βλέπε JAR-OPS 3.1155)

Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε))

Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα (μόνο VFR ημέρας) (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ))

Τοπικές πτητικές λειτουργίες (μόνο VFR ημέρας) (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ))

Επιχειρήσεις ελικοπτέρου με ανυψωτικό μηχανισμό (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η))

Πτητικές λειτουργίες σε πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ))

Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου με χρόνο έκθεσης σε βλάβη μονάδος ισχύος κατά την απογείωση ή προσγείωση. (Βλέπε JAR-OPS 3.517 και JAR- OPS 3.540(α)(4).)

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 3.175
Η διαχείριση και οργάνωση ενός κατόχου AOC

(α) *Γενικά.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει ορθή και αποτελεσματική δομή διαχείρισης προκειμένου να εξασφαλίζει την ασφαλή διεξαγωγή των πτητικών λειτουργιών. Οι ορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να διαθέτουν διευθυντική επάρκεια μαζί με τις κατάλληλες τεχνικές/ επιχειρησιακές ικανότητες (βλέπε επίσης ACJ OPS 3.175(θ)) στην πολιτική αεροπορία.

(β) *Διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές*

(1) Η περιγραφή των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των διορισμένων αρμόδιων διευθυντών, που περιλαμβάνει και τα ονόματά τους, πρέπει να περιέχεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και η Αρχή να ενημερώνεται εγγράφως για την προτιθέμενη ή η πραγματική αλλαγή στους διορισμούς ή τα καθήκοντα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για να εξασφαλίζει τη συνέχεια της επίβλεψης σε περίπτωση απουσίας των ορισμένων αρμοδίων διευθυντών.

(3) Ένα πρόσωπο που έχει ορισθεί ως αρμόδιος διευθυντής από τον κάτοχο AOC δεν πρέπει να ορίζεται ως αρμόδιος διευθυντής από κάτοχο οποιουδήποτε άλλου AOC, εκτός είναι αποδεκτό από τις εμπλεκόμενες Αρχές.

(4) Πρόσωπα διορισμένα ως αρμόδιοι διευθυντές πρέπει να είναι υποχρεωμένοι από τη σύμβαση τους να εργάζονται επαρκείς ώρες προκειμένου να εκπληρώσουν τα καθήκοντα διαχείρισης που σχετίζονται με την κλίμακα και το εύρος της επιχείρησης.

(γ) *Επάρκεια και επίβλεψη του προσωπικού*

(1) *Μέλη πληρώματος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να απασχολεί επαρκές πλήρωμα διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία, που έχει εκπαιδευτεί και ελεγχθεί σύμφωνα με το Τμήμα ΙΔ και το Τμήμα ΙΕ κατά περίπτωση.

(2) *Προσωπικό εδάφους*

(i) Ο αριθμός του προσωπικού εδάφους εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα των πτητικών λειτουργιών. Ειδικότερα, τα τμήματα επιχειρήσεων και επίγειας εξυπηρέτησης πρέπει να είναι επανδρωμένα από εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο έχει πλήρη αντίληψη των ευθυνών του εντός της επιχείρησης.

(ii) Ο αερομεταφορέας που συνάπτει συμβάσεις με άλλους οργανισμούς για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών, διατηρεί την ευθύνη για την τήρηση των καταλλήλων προτύπων. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ένας διορισμένος αρμόδιος διευθυντής πρέπει να αναλάβει το έργο της εξασφάλισης ότι οποιοσδήποτε συμβαλλόμενος, που απασχολείται, πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα.

(3) *Εποπτεία*

(i) Ο αριθμός των εποπτών που πρέπει να διορίζονται εξαρτάται από τη δομή του αερομεταφορέα και τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.

(ii) Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες αυτών των εποπτών πρέπει να καθορίζονται, και οποιεσδήποτε άλλες δεσμεύσεις να ρυθμίζονται, έτσι ώστε να μπορούν να εκπληρώσουν τα καθήκοντα εποπτείας τους.

(iii) Η εποπτεία των μελών πληρώματος και του προσωπικού εδάφους πρέπει να ασκείται από άτομα που διαθέτουν πείρα και ατομικά προσόντα επαρκή για να εξασφαλίζεται η επίτευξη των προτύπων που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(δ) *Εγκαταστάσεις στέγασης*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χώρος εργασίας, που διατίθεται σε κάθε επιχειρησιακή βάση, επαρκεί για το προσωπικό που σχετίζεται με την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών. Πρέπει να εξετασθούν οι ανάγκες του προσωπικού εδάφους, εκείνων που εμπλέκονται με το λειτουργικό έλεγχο, την αποθήκευση και παρουσίαση των απαραίτητων αρχείων, καθώς και το σχεδιασμό πτήσης από τα πληρώματα.

(2) Οι διοικητικές υπηρεσίες πρέπει να είναι σε θέση να διανέμουν, χωρίς καθυστέρηση, επιχειρησιακές οδηγίες και λοιπές πληροφορίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους.

(ε) *Τεκμηρίωση.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να προβαίνει σε ρυθμίσεις για την παραγωγή εγχειριδίων, τροποποιήσεων και λοιπών εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ Δ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

JAR-OPS 3.195
Επιχειρησιακός έλεγχος

(Βλέπε ACJ OPS 3.195)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

(α) Καταρτίζει και διατηρεί μια μέθοδο άσκησης επιχειρησιακού ελέγχου εγκεκριμένη από την Αρχή, και

(β) Ασκεί επιχειρησιακό έλεγχο επί οποιασδήποτε πτήσης εκτελείται σύμφωνα με τους όρους του AOC του.

JAR-OPS 3.200
Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει ένα Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΣΤ γιά χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού.

JAR-OPS 3.205
Επάρκεια του επιχειρησιακού προσωπικού

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που έχει ορισθεί, ή εμπλέκεται άμεσα, σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες λαμβάνει τις κατάλληλες οδηγίες, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολο της.

JAR-OPS 3.210
Καθιέρωση διαδικασιών

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει διαδικασίες και οδηγίες, για κάθε τύπο ελικοπτέρου, που περιέχουν τα καθήκοντα του προσωπικού εδάφους και των μελών του πληρώματος για όλους τους τύπους πτητικών λειτουργιών στο έδαφος και εν πτήσει. (Βλέπε AMC OPS 3.210(α).)

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει σύστημα καταλόγων ελέγχου ενεργειών που πρέπει να χρησιμοποιείται από τα μέλη του πληρώματος για όλες τις φάσεις πτητικής λειτουργίας με το ελικόπτερο υπό κανονικές, μη κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης, κατά περίπτωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηρούνται οι λειτουργικές διαδικασίες του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης. (βλέπε ΙΕΜ OPS 3.210(β)). Το σχέδιο και η χρησιμοποίηση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών πρέπει να παρατηρούν τους ανθρώπινους παράγοντες και τις αρχές του CRM.

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να απαιτεί από μέλος πληρώματος να εκτελεί οποιεσδήποτε δραστηριότητες κατά τη διάρκεια κρίσιμων φάσεων της πτήσης, διαφορετικές από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου.

(δ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιτρέπει να περιστρέφεται το στροφείο ελικοπτέρου με ισχύ για σκοπούς πτήσεως, χωρίς εξουσιοδοτημένο χειριστή στα χειριστήρια ελέγχου (βλέπε ACJ OPS 3.120(δ)).

JAR-OPS 3.215
Χρησιμοποίηση υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται για όλες τις πτήσεις οποτεδήποτε διατίθενται.

JAR-OPS 3.220
Εξουσιοδότηση ελικοδρομίων από τον αερομεταφορέα

(Βλέπε AMC OPS 3.220)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξουσιοδοτεί μόνο τη χρήση ελικοδρομίων που είναι επαρκή για τον τύπο του ελικοπτέρου(ων) και των σχετικών πτητικών λειτουργιών.

JAR-OPS 3.225
Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου, που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.430 για κάθε ελικοδρόμιο αναχώρησης, προορισμού ή εναλλαγής, που έχει εξουσιοδοτηθεί να χρησιμοποιείται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.220.

(β) Αυτά τα ελάχιστα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οποιαδήποτε αύξηση στις καθορισμένες τιμές που επιβάλλονται από την Αρχή.

(γ) Τα ελάχιστα για συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης θεωρείται ότι ισχύουν εάν:

(1) Λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους που εμφανίζεται στον αντίστοιχο χάρτη που απαιτείται για την προτιθέμενη διαδικασία,

(2) Λειτουργούν τα συστήματα του ελικοπτέρου που απαιτούνται για τον τύπο της προσέγγισης,

(3) Πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων του ελικοπτέρου, και

(4) Το πλήρωμα διαθέτει τα ανάλογα προσόντα.

JAR-OPS 3.230
Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης εφόσον καθορίζονται από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο.

(β) Παρά την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο κυβερνήτης μπορεί να αποδεχθεί μια εξουσιοδότηση ATC για να αποκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης ή άφιξης, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι λειτουργικές συνθήκες. Η τελική προσέγγιση πρέπει να πραγματοποιείται εξ όψεως ή σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

(γ) Διαφορετικές διαδικασίες από εκείνες που απαιτείται να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορεί να εφαρμοστούν από αερομεταφορέα μόνο με την προϋπόθεση ότι έχουν εγκριθεί από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εάν απαιτείται, και να είναι αποδεκτές από την Αρχή.

JAR-OPS 3.235
Διαδικασίες μείωσης θορύβου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη ελαχιστοποίησης των επιδράσεων του θορύβου των ελικοπτέρων.

JAR-OPS 3.240
Διαδρομές και περιοχές επιχειρήσεων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται μόνο κατά μήκος τέτοιων διαδρομών ή εντός τέτοιων περιοχών, για τις οποίες:

(1) Παρέχονται ευκολίες και υπηρεσίες εδάφους, που περιλαμβάνουν και τις μετεωρολογικές υπηρεσίες, οι οποίες είναι επαρκείς για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία,

(2) Οι επιδόσεις του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί είναι επαρκείς για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ελάχιστου ύψους πτήσης,

(3) Ο εξοπλισμός του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σχεδιαζόμενη πτητική λειτουργία,

(4) Διατίθενται οι κατάλληλοι αεροναυτιλιακοί και τοπογραφικοί χάρτες (παραπομπή στο JAR-OPS 3.135 (α)(9)),

(5) Διατίθενται επιφάνειες, για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3, οι οποίες επιτρέπουν την εκτέλεση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, εκτός από την περίπτωση που το ελικόπτερο έχει έγκριση να επιχειρεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε).

(6) Το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3 και διεξάγουν πτητικές λειτουργίες παράκτιων μετακινήσεων, περιέχει διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι το πλάτος του παράκτιου διαδρόμου, και ο φερόμενος εξοπλισμός, είναι σύμφωνος με τις συνθήκες που επικρατούν εκείνη την χρονική στιγμή (Βλέπε IEM OPS 3.240(α)(6)).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται σύμφωνα με οποιοδήποτε περιορισμό στις διαδρομές ή στις περιοχές επιχειρήσεων, που έχουν επιβληθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.243
Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας
(Βλέπε IEM OPS 3.243)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε ορισμένες περιοχές, ή σε ορισμένο τμήμα καθορισμένου εναέριου χώρου, βασιζόμενος στις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας, όπου καθορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, εκτός εάν δοθεί σχετική έγκριση από την Αρχή (έγκριση RNP/RNAV). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.865 (γ)(2).)

JAR-OPS 3.245
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3 .250
Θέσπιση ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης

(Βλέπε IEM OPS 3.250)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης καθώς και τις μεθόδους προσδιορισμού εκείνων των υψών, για όλα τα τμήματα διαδρομών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν, τα οποία παρέχουν την απαιτούμενη αποφυγή του αναγλύφου του εδάφους λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις του JAR-OPS Μέρος 3, Τμήματα ΣΤ έως Θ.

(β) Η μέθοδος για τη θέσπιση των ελάχιστων απόλυτων υψών πτήσης πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

(γ) Όπου τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης που έχουν καθορισθεί, από τα Κράτη στα οποία υπερίπταται, είναι υψηλότερα από εκείνα που έχουν καθορισθεί από τον αερομεταφορέα, πρέπει να ισχύουν οι υψηλότερες τιμές.

(δ) Ο αερομεταφορέας, όταν καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

(1) Την ακρίβεια με την οποία μπορεί να προσδιοριστεί η θέση του ελικοπτέρου,

(2) Τις ενδεχόμενες ανακρίβειες στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,

(3) Τα χαρακτηριστικά του ανάγλυφου του εδάφους (π.χ. αιφνίδιες αλλαγές στο ύψος) κατά μήκος των διαδρομών ή στις περιοχές όπου πρόκειται να εκτελεσθούν οι πτητικές λειτουργίες,

(4) Το ενδεχόμενο αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. σοβαρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρος), και

(5) Ενδεχόμενες ανακρίβειες σε αεροναυτικούς χάρτες.

(ε) Κατά την εκπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (δ) ανωτέρω, πρέπει να δίνεται η δέουσα προσοχή:

(1) Στις διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από πρότυπες τιμές,

(2) Στις απαιτήσεις ATC, και

(3) Σε οποιεσδήποτε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης κατά μήκος της προγραμματισμένης διαδρομής.

JAR-OPS 3.255
Πολιτική καυσίμων

(Βλέπε AMC OPS 3.255)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει πολιτική καυσίμων με σκοπό το σχεδιασμό της πτήσης και τον επανασχεδιασμό εν πτήσει ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε πτήση μεταφέρει επαρκή καύσιμα για την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία καθώς και εφεδρικά που καλύπτουν παρεκκλίσεις από την προγραμματισμένη πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός των πτήσεων βασίζεται μόνο:

(1) Στις διαδικασίες και στα δεδομένα που περιέχονται ή απορρέουν από το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή από ισχύοντα δεδομένα συγκεκριμένα για το ελικόπτερο, και

(2) Στις συνθήκες λειτουργίας υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, περιλαμβανομένων των:

(i) Πραγματικών δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου του ελικοπτέρου,

(ii) Αναμενόμενων μαζών,

(iii) Αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών, και

(iv) Διαδικασιών και περιορισμών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων που απαιτούνται για μια πτήση περιλαμβάνει:

(1) Καύσιμα τροχοδρόμησης,

(2) Καύσιμα ταξιδιού,

(3) Εφεδρικά καύσιμα που αποτελούνται από:

(i) Καύσιμα έκτακτης ανάγκης (βλέπε IEM OPS 3.255(γ)(3)(i)),

(ii) Καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλαγής προορισμού. (Αυτό δεν αποκλείει την επιλογή του ελικοδρομίου αναχώρησης ως εναλλαγής προορισμού),

(iii) Τελικά εφεδρικά καύσιμα, και

(iv) Επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (π.χ. απομονωμένα ελικοδρόμια), και

(4) Πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαδικασίες επανασχεδιασμού εν πτήσει, για τον υπολογισμό των χρησιμοποιήσιμων καυσίμων, που απαιτούνται όταν μια πτήση εκτελείται κατά μήκος διαδρομής ή προς προορισμό διαφορετικό από εκείνον που σχεδιάστηκε αρχικά, περιλαμβάνουν:

(1) Καύσιμα ταξιδίου για το υπόλοιπο της πτήσης,

(2) Εφεδρικά καύσιμα που αποτελούνται από:

(i) Καύσιμα έκτακτης ανάγκης,

(ii) Καύσιμα εναλλαγής, εάν απαιτείται εναλλαγής προορισμού. (Αυτό δεν αποκλείει την επιλογή του ελικοδρομίου αναχώρησης ως εναλλαγής προορισμού),

(iii) Τελικά εφεδρικά καύσιμα, και

(iv) Επιπρόσθετα καύσιμα, εάν απαιτείται από το είδος της πτητικής λειτουργίας (π.χ. απομονωμένα ελικοδρόμια), και

(3) Πρόσθετα καύσιμα εάν απαιτηθούν από τον κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.260
Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

(Βλέπε IEM OPS 3.260)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα (PRM).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι στα PRM δεν κατανέμονται, ούτε καταλαμβάνουν, θέσεις όπου η παρουσία τους μπορεί να:

(1) Παρεμποδίζει το πλήρωμα στο καθήκοντα του,

(2) Εμποδίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης, ή

(3) Παρεμποδίζει την εκκένωση έκτακτης ανάγκης του ελικοπτέρου.

(γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνεται όταν πρόκειται να μεταφερθούν PRM επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.265
Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του ελικοπτέρου και των επιβαινόντων σε αυτό. Ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνεται όταν τα ανωτέρω προαναφερόμενα πρόσωπα πρόκειται να μεταφερθούν επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.270
Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίου

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270)
(Βλέπε AMC OPS 3.270)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι εντός του ελικοπτέρου και στο θάλαμο επιβατών μεταφέρονται μόνον εκείνες οι χειραποσκευές και το φορτίο που μπορούν να εναποθηκευτούν επαρκώς και με ασφάλεια.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του σκάφους, τα οποία μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό ή ζημιά, ή να εμποδίσουν τους διαδρόμους και στις εξόδους, εφόσον μετατοπισθούν, εναποθηκεύονται έτσι ώστε να αποτρέπεται η μετακίνηση.

JAR-OPS 3.275
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.280
Διάταξη θέσεων επιβατών

(Βλέπε IEM OPS 3.280)
(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.280)

(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.280)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορούν να βοηθηθούν καλύτερα και δεν παρεμποδίζουν την εκκένωση του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.285
Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) *Γενικά.*

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας, μέρη ή το σύνολο των οποίων μπορεί να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση.

(2) Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας στην οποία παρέχονται εικονογραφημένες οδηγίες που δείχνουν τη λειτουργία του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που πιθανόν να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

(β) *Πριν από την απογείωση*

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται σχετικά με τα ακόλουθα θέματα, εφόσον έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμούς καπνίσματος,

(ii) Η πλάτη του καθίσματος να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iii) Θέση των εξόδων κινδύνου,

(iv) Θέση και χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής πλησίον του δαπέδου,

(v) Εναποθήκευση των χειραποσκευών,

(vi) Περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών, και

(vii) Η θέση και τα περιεχόμενα της κάρτας ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας, και,

(2) στους επιβάτες γίνεται επίδειξη για τα εξής:

(i) Τη χρήση των ζωνών ασφαλείας ή/και των ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας, που περιλαμβάνει και τον τρόπο πρόσδεσης και ελευθέρωσης των ζωνών ασφαλείας ή/και των ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας,

(ii) Τη θέση και χρήση του εξοπλισμού οξυγόνου, εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 3.770 και JAR-OPS 3.775). Οι επιβάτες πρέπει, επίσης, να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα υλικά καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο, και

(iii)Τη θέση και χρήση των σωσιβίων, σωσιβίων λέμβων και στολών επιβίωσης εάν απαιτείται (παραπομπή JAR-OPS 3.825, 3.827 και 3.830).

(γ) *Μετά την απογείωση*

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα, εάν έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Χρήση ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(δ) *Πριν από την προσγείωση*

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα, εάν έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Χρήση ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(iii) Η πλάτη του καθίσματος να βρίσκεται σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iv) Επαναποθήκευση χειραποσκευών, και

(v) Περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

(ε) *Μετά την προσγείωση*

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα, εάν έχουν εφαρμογή:

(i) Κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Χρήση ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(στ) Σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, στους επιβάτες δίνονται οδηγίες να προβούν σε ενέργειες έκτακτης ανάγκης, που μπορεί να είναι κατάλληλες για την περίσταση.

JAR-OPS 3.290
Προετοιμασία πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για κάθε προτιθέμενη πτήση.

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι:

(1) Το ελικόπτερο είναι πτητικά ικανό,

(2) Η διαμόρφωση του ελικόπτερου είναι σύμφωνη με τον κατάλογο απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL),

(3) Διατίθενται τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήματα ΙΑ και ΙΒ,

(4) Τα όργανα και ο εξοπλισμός βρίσκονται σε επιχειρησιακά λειτουργική κατάσταση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον MEL,

(5) Διατίθενται εκείνα τα μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης τα οποία απαιτούνται για τη διεξαγωγή της πτήσης,

(6) Τα έγγραφα, πρόσθετες πληροφορίες και έντυπα που απαιτείται να διατίθενται σύμφωνα με τα JAR-OPS 3.125 και JAR-OPS 3.135, βρίσκονται επί του ελικοπτέρου,

(7) Διατίθενται ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, για να καλύψουν την προτιθέμενη πτητική λειτουργία του ελικοπτέρου, περιλαμβανομένης και οποιασδήποτε παρέκκλισης που αναμένεται εύλογα,

(8) Οι ευκολίες και υπηρεσίες εδάφους που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση, διατίθενται και είναι επαρκείς,

(9) Είναι εφικτή η συμμόρφωση, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, με τις διατάξεις που καθορίζονται στο εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης όσον αφορά τις απαιτήσεις καυσίμων, λαδιού και οξυγόνου, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίων και τη διαθεσιμότητα ελικοδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται.

(10) Το φορτίο έχει κατανεμηθεί κατάλληλα και φυλάσσεται με ασφαλή τρόπο,

(11) Η μάζα του ελικοπτέρου, κατά την έναρξη της απογείωσης, θα είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήματα ΣΤ έως Θ, κατά περίπτωση, και

(12) Είναι εφικτή η συμμόρφωση με οποιονδήποτε επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που καλύπτονται από τις υποπαραγράφους (9) και (11) ανωτέρω.

JAR-OPS 3.295
Επιλογή ελικοδρομίων

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την επιλογή ελικοδρομίων προορισμού ή/και εναλλαγής, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.220 κατά το σχεδιασμό μιας πτήσης.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να επιλέγει ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης που βρίσκεται σε απόσταση πτήσης μιας ώρας με κανονική ταχύτητα πλεύσης για πτήση υπό μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων, εάν δεν είναι δυνατή η επιστροφή στο ελικοδρόμιο αναχώρησης για μετεωρολογικούς λόγους.

(γ) Για μια πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή για πτήση VFR όπου η ναυτιλία γίνεται με μέσα διαφορετικά από την αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, ο κυβερνήτης πρέπει να καθορίσει τουλάχιστον ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

(1) Ο προορισμός είναι παράκτιο ελικοδρόμιο (Βλέπε AMC OPS 3.295(γ)(1) και IEM OPS 3.295(γ)(1)), ή

(2) Για πτήση προς οποιοδήποτε άλλο προορισμό ξηράς, η διάρκεια της πτήσης και οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες είναι τέτοιες ώστε, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, μπορεί να γίνει προσέγγιση και προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, όπως καθορίζεται από την Αρχή, ή

(3) Το ελικοδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν είναι διαθέσιμο ελικοδρόμιο εναλλαγής. Πρέπει να καθορίζεται ένα σημείο μη επιστροφής (PNR).

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει δύο ελικοδρόμια εναλλαγής προορισμού όταν:

(1) Οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις για τον προορισμό, ή οιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά τη χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης οι καιρικές συνθήκες θα είναι κατώτερες των εφαρμόσιμων ελαχίστων σχεδιασμού, ή

(2) δεν διατίθενται μετεωρολογικές πληροφορίες για το ελικοδρόμιο προορισμού.

(ε) Υπεράκτια ελικοδρόμια εναλλαγής μπορεί να ορισθούν, υπό την επιφύλαξη των παρακάτω (βλέπε AMC OPS 3.295(ε) και IEM OPS 3.295(ε)):

(1) Ένα υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο μετά από ένα σημείο μη επιστροφής (PNR). Πριν από το PNR, πρέπει να χρησιμοποιούνται ελικοδρόμια εναλλαγής που βρίσκεται στην ξηρά.

(2) Προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας πρέπει να είναι εφικτή στο ελικοδρόμιο εναλλαγής.

(3) Η διαθεσιμότητα εξέδρας πρέπει να είναι εξασφαλισμένη. Οι διαστάσεις, η διαμόρφωση και η

αποφυγή εμποδίων συγκεκριμένων ελικοδρομίων εξέδρας ή άλλων πεδίων, πρέπει να εκτιμούνται προκειμένου να καθιερωθεί επιχειρησιακή καταλληλότητα για χρήση ως εναλλακτικού από κάθε τύπο ελικοπτέρου που προτείνεται χρησιμοποιηθεί.

(4) Τα καιρικά ελάχιστα πρέπει να καθορίζονται λαμβάνοντας υπόψη την ακρίβεια και αξιοπιστία των μετεωρολογικών πληροφοριών (βλέπε IEM OPS 3.295(ε)(4)).

(5) Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού πρέπει να αντανακλά τις ουσιώδεις απαιτήσεις για αυτόν τον τύπο πτητικής λειτουργίας.

(6) Ένα υπεράκτιο ελικοδρόμιο εναλλαγής δεν πρέπει να επιλέγεται εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει εκδώσει διαδικασία στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης που έχει εγκριθεί από την Αρχή.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να δηλώνει οποιοδήποτε απαιτούμενο ελικοδρόμιο εναλλαγής στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

JAR-OPS 3.297
Ελάχιστα σχεδιασμού για πτήσεις IFR

(α) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης. Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να επιλέγει ένα ελικοδρόμιο ως ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης, εκτός εάν οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις και οι προγνώσεις αεροδρομίου ή προσγείωσης, ή οποιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης, οι καιρικές συνθήκες θα είναι οι ίδιες ή ανώτερες των ισχυόντων ελαχίστων προσγείωσης που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.225. Η οροφή νεφών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν οι μόνες διαθέσιμες προσεγγίσεις είναι προσεγγίσεις μη-ακριβείας. Οποιοσδήποτε περιορισμός που σχετίζεται με πτητικές λειτουργίες με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.

(β) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμια προορισμού και εναλλαγής προορισμού. Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιλέγει μόνον το ελικοδρόμιο προορισμού ή/και το ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού όταν οι σχετικές αναφορές καιρού ή οι προγνώσεις ή οι προγνώσεις αεροδρομίου ή προσγείωσης, ή οποιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, υποδεικνύει ότι κατά την χρονική περίοδο που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά από τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στο ελικοδρόμιο, οι καιρικές συνθήκες θα είναι οι ίδιες ή ανώτερες των ισχυόντων ελαχίστων σχεδιασμού ως ακολούθως:

(1) Εκτός από όσα προβλέπονται στο JAR-OPS 3.295(ε), τα ελάχιστα σχεδιασμού για ένα ελικοδρόμιο προορισμού είναι:

(i) RVR/ ορατότητα που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.225, και

(ii) Για προσέγγιση μη ακριβείας η οροφή νεφών να είναι ίδια ή πάνω από το MDH, και

(2) Ελάχιστα σχεδιασμού για ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής προορισμού:

Πίνακας 1 Ελάχιστα σχεδιασμού ελικοδρομίων εναλλαγής προορισμού

Τύπος προσέγγισης	Ελάχιστα σχεδιασμού
Κατηγορία ΙΙ και ΙΙΙ	Κατηγορίας Ι (Σημείωση 1)
Κατηγορία Ι	Συν 200 πόδια/400 μ. ορατότητα
Μη ακριβείας	Μη ακριβείας (Σημείωση 2) συν 200 πόδια/400 μ. ορατότητα

Σημείωση 1 RVR
Σημείωση 2 Η οροφή νεφών πρέπει να είναι ίδια ή πάνω από το MDH.

JAR-OPS 3.300
Υποβολή σχεδίου πτήσεως ATS

(Βλέπε AMC OPS 3.300)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η πτήση δεν αρχίζει εκτός εάν έχει υποβληθεί σχέδιο πτήσης ATS, ή έχουν κατατεθεί επαρκείς πληροφορίες, ή έχουν μεταδοθεί το συντομότερο δυνατόν μετά την απογείωση, ώστε να επιτρέψουν την ενεργοποίηση των υπηρεσιών συνέγερσης εάν απαιτηθεί.

JAR-OPS 3.305
Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.305)
(Βλέπε IEM OPS 3.305)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα ελικόπτερο δεν ανεφοδιάζεται με, ούτε αφαιρείται καύσιμο Avgas, ή καύσιμο τύπου ευρέως φάσματος (π.χ. Jet-B ή ισοδύναμο) ή όταν ενδέχεται να συμβεί πρόσμιξη αυτών των τύπων καυσίμου, όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επί του σκάφους ή αποβιβάζονται. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και δε ελικόπτερο να είναι κατάλληλα επανδρωμένο με εξουσιοδοτημένο προσωπικό έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του ελικοπτέρου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα διαθέσιμα μέσα.

JAR-OPS 3.307
Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος (wide-cut)
(Βλέπε IEM OPS 3.307)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για ανεφοδιασμό/ αφαίρεση καυσίμου τύπου ευρέως φάσματος (π.χ. Jet B ή ισοδύναμο) εφόσον αυτό απαιτείται.

JAR-OPS 3.310
Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους

(α) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης*
(1) Κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.
(2) Κατά τη διάρκεια όλων των άλλων φάσεων της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που βρίσκεται σε υπηρεσία, πρέπει να παραμένει στη θέση του εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσιολογικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια ελέγχου του ελικοπτέρου.
(β) *Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών.* Σε όλα τα διαμερίσματα του ελικοπτέρου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη προς όφελος της ασφάλειας. (Βλέπε IEM OPS 3.310(β).)

JAR-OPS 3.315
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.320
Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας και ιμάντες πρόσδεσης

(α) *Μέλη πληρώματος*
(1) Κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη προς το συμφέρον της ασφάλειας, κάθε μέλος πληρώματος πρέπει να προσδένεται κατάλληλα με όλες τις ζώνες ασφαλείας και τους ιμάντες πρόσδεσης που διατίθενται.
(2) Κατά τη διάρκεια άλλων φάσεων ης πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να έχει τη ζώνη ασφαλείας δεμένη εφόσον βρίσκεται στη θέση του.
(β) *Επιβάτες*
(1) Πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο προς το συμφέρον της ασφαλείας, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε επιβάτης επί του ελικοπτέρου καταλαμβάνει μια θέση ή θέση-κρεβάτι και είναι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ασφαλείας του, ή τον ιμάντα πρόσδεσης όπου διατίθεται.
(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι η πολλαπλή κατοχή θέσεων του ελικοπτέρου μπορεί να επιτραπεί μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα και πραγματοποιείται μόνο στην περίπτωση ενός ενήλικα και ενός νηπίου που ασφαλίζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλου είδους συσκευή συγκράτησης.

JAR-OPS 3.325
Ασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(ων) ενδιαίτησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι πριν από την τροχοδρόμηση, απογείωση και προσγείωση όλες οι έξοδοι και οι διάδρομοι διαφυγής είναι ελεύθεροι εμποδίων.
(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν από απογείωση και προσγείωση, και οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο προς το συμφέρον της ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές είναι κατάλληλα ασφαλισμένα.

JAR-OPS 3.330
Δυνατότητα πρόσβασης στον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασίες για να εξασφαλισθεί ότι όταν επιχειρεί πάνω από υδάτινη επιφάνεια με Επιδόσεις Τάξεως 3, λαμβάνεται υπόψη η διάρκεια της πτήσεως και οι συνθήκες που θα αντιμετωπισθούν όταν αποφασίζεται εάν θα πρέπει να φέρονται σωσίβια γιλέκα από τους επιβαίνοντες.
(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει, ότι ο σχετικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσιτός για άμεση χρήση.

JAR-OPS 3.335
Κάπνισμα επί του σκάφους

(α) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει, ότι σε κανένα πρόσωπο επί του σκάφους δεν επιτρέπεται να καπνίζει:
(1) Οποτεδήποτε κρίνεται απαραίτητο προς το συμφέρον της ασφάλειας,
(2) Ενώ το ελικόπτερο βρίσκεται στο έδαφος, εκτός εάν επιτραπεί ειδικά σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,
(3) Εκτός καθορισμένων περιοχών καπνίσματος, στο διάδρομο(ους) και την τουαλέτα(ες),
(4) Στα διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρεται φορτίο το οποίο δεν είναι αποθηκευμένο σε αντιπυρικά κιβώτια ούτε καλύπτεται από αντιπυρικό καραβόπανο, και
(5) Σε εκείνους τους χώρους του θαλάμου επιβατών όπου παρέχεται οξυγόνο.

JAR-OPS 3.340
Μετεωρολογικές συνθήκες

(α) Σε μια πτήση IFR, ο κυβερνήτης δεν πρέπει:
(1) Να αρχίζει την απογείωση, ούτε
(2) Να συνεχίζει πέραν του σημείου από το οποίο ισχύει αναθεωρημένο σχέδιο πτήσης, στην περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήσει, εκτός εάν από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει ότι οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στον προορισμό ή/και στο απαιτούμενο ελικοδρόμιο(α) εναλλαγής, που ορίζονται στο JAR-OPS 3.295, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα σχεδιασμού που ορίζονται στο JAR-OPS 3.297.
(β) Σε πτήση VFR, ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την απογείωση εκτός εάν τα πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία ή ο συνδυασμός πρόσφατων δελτίων και προγνώσεων, δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή σε εκείνο το τμήμα της διαδρομής που θα πραγματοποιηθεί υπό VFR θα είναι, στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, τέτοιες ώστε να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωση με αυτούς τους κανόνες.
(γ) Σε πτήση IFR, ο κυβερνήτης δεν πρέπει να συνεχίζει προς το προγραμματισμένο ελικοδρόμιο προορισμού εκτός εάν οι τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης, οι καιρικές συνθήκες στον προορισμό, ή τουλάχιστον σε ένα ελικοδρόμιο εναλλαγής προορισμού, εφόσον απαιτείται, είναι ίσες ή ανώτερες από τα εφαρμόσιμα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου, που ορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.
(δ) Πτήση προς ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο δεν πρέπει να επιχειρείται όταν η μέση ταχύτητα ανέμου στο ελικοδρόμιο εξέδρας ή το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο αναφέρεται ότι είναι 60 κόμβοι ή περισσότερο.

JAR-OPS 3.345
Πάγος και άλλα κατάλοιπα – διαδικασίες εδάφους

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι αναγκαίες η αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του ελικοπτέρου(ων).
(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την απογείωση εκτός εάν οι εξωτερικές επιφάνειες είναι

ελεύθερες από οποιοδήποτε εναπόθεση, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις ή/και τη δυνατότητα ελέγχου του ελικοπτέρου, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.346
Πάγος και άλλα κατάλοιπα – διαδικασίες πτήσεως

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για πτήσεις σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, όταν απαιτείται. (Βλέπε ACJ OPS 3.346 και JAR-OPS 3.675)

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση ούτε να πετάει εσκεμμένα εντός αναμενόμενων ή πραγματικών συνθηκών παγοποίησης, εκτός εάν το ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο να αντιμετωπίζει τέτοιες συνθήκες.

JAR-OPS 3.350
Εφοδιασμός με καύσιμα και λάδι

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση εκτός εάν έχει βεβαιωθεί ότι το ελικόπτερο μεταφέρει τουλάχιστον τη σχεδιασμένη ποσότητα καυσίμων και λαδιού για να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες λειτουργικές συνθήκες.

JAR-OPS 3.355
Συνθήκες απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο ελικοδρόμιο και η κατάσταση του FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν θα πρέπει να εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

JAR-OPS 3.360
Εφαρμογή των ελαχίστων απογείωσης

Πριν αρχίσει την απογείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η RVR/ ορατότητα και οροφή νεφών προς την κατεύθυνση της απογείωσης του ελικοπτέρου είναι ίση ή καλύτερη από το ισχύον ελάχιστο.

JAR-OPS 3.365
Ελάχιστα ύψη πτήσης

(Βλέπε IEM OPS 3.250)

Ο χειριστής που είναι στα χειριστήρια δεν πρέπει να κατέρχεται κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα ύψη, εκτός όταν είναι απαραίτητο για απογείωση ή προσγείωση, ή όταν κατέρχεται σύμφωνα με διαδικασίες εγκεκριμένες από την Αρχή.

JAR-OPS 3.370
Προσομοιωμένες μη κανονικές καταστάσεις εν πτήσει

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζει ότι, κατά τη διάρκεια πτήσεων δημόσιας αερομεταφοράς, δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή του συνόλου των μη κανονικών διαδικασιών ή διαδικασιών ανάγκης καθώς και η προσομοίωση IMC με τεχνητά μέσα.

JAR-OPS 3.375
Διαχείριση καυσίμων εν πτήσει

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει μια διαδικασία για να εξασφαλίζεται ότι εκτελούνται οι έλεγχοι καυσίμων καθώς και η διαχείριση καυσίμων εν πτήσει.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι η ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου που εναπομένει κατά την πτήση δεν είναι λιγότερη από το καύσιμο που απαιτείται για να φτάσει σε ένα ελικοδρόμιο όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής προσγείωση, με παραμένοντα τα τελικά εφεδρικά καύσιμα.

(γ) Ο κυβερνήτης πρέπει να κηρύσσει κατάσταση έκτακτης ανάγκης όταν η πραγματική ποσότητα χρησιμοποιήσιμου καυσίμου επί του σκάφους είναι λιγότερη από το τελικό εφεδρικό καύσιμο.

JAR-OPS 3.380
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.385
Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που εμπλέκονται στην εκτέλεση καθηκόντων, ουσιωδών για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου εν πτήσει, χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 10.000 πόδια για χρονικό διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τα 13.000 πόδια.

JAR-OPS 3.390
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.395
Ανίχνευση εγγύτητας εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική εγγύτητα προς το έδαφος, από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης, πρέπει να εξασφαλίζει ότι πραγματοποιείται αμέσως διορθωτική ενέργεια για να επιτύχει συνθήκες ασφαλούς πτήσης.

JAR-OPS 3.398
Χρήση του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

(Βλέπε ACJ OPS 3.400)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι όταν το ACAS είναι εγκατεστημένο και σε ενέργεια, πρέπει να χρησιμοποιείται εν πτήσει στον τρόπο λειτουργίας που δίνει τη δυνατότητα να απεικονίζονται Συμβουλές Κυκλοφορίας (TA).

(β) Οι αερομεταφορείς αεροσκαφών εξοπλισμένων με ACAS πρέπει να καθιερώνουν πρότυπα εκπαίδευσης και λειτουργίας πριν εξουσιοδοτήσουν τα πληρώματα να το χρησιμοποιούν.

JAR-OPS 3.400
Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

(Βλέπε IEM OPS 3.400)

Πριν αρχίσει η προσέγγιση για προσγείωση, ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει, ο καιρός στο ελικοδρόμιο και η κατάσταση του FATO που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν δεν θα πρέπει να εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες επιδόσεων που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 3.405
Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

(α) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης μπορεί να αρχίσει ενόργανη προσέγγιση ανεξάρτητα από την αναφερόμενη RVR/ ορατότητα, αλλά η προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχιστεί πέραν του εξωτερικού ραδιοσημαντήρα, ή αντίστοιχης θέσης, εάν η αναφερόμενη RVR/ ορατότητα είναι λιγότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα. (Βλέπε IEM OPS 3.405(α).)

(β) Όπου η RVR δεν είναι διαθέσιμη, μπορεί να εξαχθούν τιμές RVR μετατρέποντας την αναφερόμενη ορατότητα σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430, υποπαράγραφος (η).

(γ) Εάν, μετά τη διέλευση από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα ή αντίστοιχη θέση, σύμφωνα με το (α) ανωτέρω, η αναφερόμενη RVR/ ορατότητα πέσει κάτω από το ισχύον ελάχιστο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχίσει μέχρι το DA/H ή το MDA/H.

(δ) Όταν δεν υπάρχει εξωτερικός ραδιοσημαντήρας ή αντίστοιχη θέση, ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση της πτήσης πρέπει να παίρνει απόφαση να συνεχίσει ή να εγκαταλείψει την προσέγγιση πριν κατέβει κάτω από τα 1.000 πόδια άνωθεν του ελικοδρομίου στο τμήμα της τελικής προσέγγισης. Εάν το MDA/H είναι στα ή πάνω από τα 1.000 πόδια άνωθεν του ελικοδρομίου, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει ένα σχετικό ύψος, για κάθε διαδικασία προσέγγισης, κάτω από το

οποίο δεν πρέπει να συνεχισθεί η προσέγγιση, εάν η RVR/ ορατότητα είναι λιγότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα.

(ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το DA/H ή το MDA/H και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί, υπό την προϋπόθεση ότι το απαιτούμενο σημείο οπτικής αναφοράς έχει επιτευχθεί στο DA/H ή το MDA/H και διατηρείται.

JAR-OPS 3.410
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.415
Μητρώο καταγραφής πτήσης

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται το Μητρώο καταγραφής πτήσης.

JAR-OPS 3.420
Αναφορά συμβάντος

(α) *Ορολογία*

(1) *Συμβάν.* Περιστατικό, διαφορετικό από ατύχημα, που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ελικοπτέρου, το οποίο επηρεάζει ή θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια της λειτουργίας αυτής.

(2) *Σοβαρό συμβάν.* Ένα συμβάν στο οποίο εμπλέκονται περιστατικά που δείχνουν ότι συνέβη παρ' ολίγον ατύχημα.

(3) *Ατύχημα.* Περιστατικό που σχετίζεται με την πτητική λειτουργία ελικοπτέρου, το οποίο συμβαίνει μεταξύ του χρόνου που οποιοδήποτε πρόσωπο επιβιβάζεται στο ελικόπτερο με πρόθεση πτήσης μέχρι τη στιγμή που όλα τα πρόσωπα έχουν αποβιβασθεί, κατά το οποίο:

(i) ένα πρόσωπο τραυματίζεται θανάσιμα ή σοβαρά ως αποτέλεσμα:

(Α) της παρουσίας του στο ελικόπτερο,

(Β) της άμεσης επαφής με οποιοδήποτε μέρος του ελικοπτέρου, που περιλαμβάνει και μέρη που έχουν αποσπασθεί από το ελικόπτερο, ή

(Γ) της άμεσης έκθεσης στο ωστικό κύμα ή το κατώρευμα στροφείου,

εκτός όταν οι τραυματισμοί είναι από φυσικές αιτίες, από ίδια ενέργεια ή έγιναν από άλλα πρόσωπα, ή όταν οι τραυματισμοί γίνονται σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των περιοχών που διατίθενται κανονικά στους επιβάτες και το πλήρωμα, ή

(ii) το ελικόπτερο παθαίνει ζημιά ή δομική βλάβη η οποία επηρεάζει δυσμενώς τη δομική αντοχή, τις επιδόσεις ή τα πτητικά χαρακτηριστικά, και που φυσιολογικά απαιτεί μείζονα επισκευή ή αντικατάσταση του επηρεαζόμενου τμήματος, εκτός από βλάβη ή ζημιά του κινητήρα, όταν η ζημιά περιορίζεται στον κινητήρα, τα καλύμματα ή τα παρελκόμενά του, ή από ζημιά που περιορίζεται σε κεραίες, ελαστικά, φρένα, αεροδυναμικά καλύμματα, μικρές εκδορές ή τρύπες στην επικάλυψη του ελικοπτέρου, ή

(iii) το ελικόπτερο έχει απολεσθεί ή είναι πλήρως απρόσιτο.

(β) *Αναφορά συμβάντος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά συμβάντος, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται ακολούθως καθώς και τις περιστάσεις που περιγράφονται στην υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(1) Το JAR-OPS 3.085(β) καθορίζει τις ευθύνες των μελών του πληρώματος για την αναφορά συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(2) Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου πρέπει να υποβάλλει στην Αρχή αναφορά οποιουδήποτε συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

(3) Οι αναφορές πρέπει να αποστέλλονται εντός 72 ωρών από το στιγμή που εντοπίστηκε το συμβάν, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές περιστάσεις.

(4) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα γνωστά ή τα πιθανά τεχνικά ελαττώματα, καθώς και όλες οι υπερβάσεις των τεχνικών περιορισμών, που συνέβησαν κατά το χρόνο που ήταν υπεύθυνος για την πτήση, καταγράφονται στο τεχνικό μητρώο του ελικοπτέρου. Εφόσον το ελάττωμα ή η υπέρβαση των τεχνικών περιορισμών θέτει σε κίνδυνο, ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο, την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, ο κυβερνήτης πρέπει επιπροσθέτως να αρχίσει την υποβολή της αναφοράς προς την Αρχή σύμφωνα με την παράγραφο (β)(2) ανωτέρω.

(5) Σε περίπτωση συμβάντων που αναφέρθηκαν σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, που προέρχονται από, ή σχετίζονται με, οποιαδήποτε βλάβη, λειτουργική ανωμαλία ή ελάττωμα του ελικοπτέρου, του εξοπλισμού του ή οποιουδήποτε αντικειμένου του επίγειου εξοπλισμού

υποστήριξης, ή το οποίο προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει δυσμενείς επιπτώσεις στη συνεχιζόμενη πτητική ικανότητα του ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να πληροφορήσει τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση ή τον προμηθευτή ή, εάν έχει εφαρμογή, τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη συνεχή πτητική ικανότητα, κατά την ίδια χρονική στιγμή που η αναφορά υποβάλλεται στην Αρχή.

(γ) *Αναφορά ατυχήματος και σοβαρού συμβάντος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, λαμβάνοντας υπόψη τις ευθύνες που περιγράφονται ακολούθως καθώς και τις περιστάσεις που περιγράφονται στην υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει τον αερομεταφορέα για οποιοδήποτε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν κατά το χρόνο που ήταν υπεύθυνος για την πτήση. Στην περίπτωση που ο κυβερνήτης αδυνατεί να παρέχει τέτοια ειδοποίηση, αυτό το έργο πρέπει να αναληφθεί από οποιοδήποτε άλλο μέλος του πληρώματος, εφόσον μπορεί να το πράξει, λαμβάνοντας υπόψη τη διαδοχή διοίκησης που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η Αρχή στο Κράτος του αερομεταφορέα, η πλησιέστερη αρμόδια Αρχή (εάν δεν είναι η Αρχή στο Κράτος του αερομεταφορέα), και οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός απαιτείται από το Κράτος του αερομεταφορέα να ενημερωθεί, ενημερώνονται με το γρηγορότερο διαθέσιμο μέσο για οποιοδήποτε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν και – μόνο στην περίπτωση ατυχημάτων – τουλάχιστον πριν μετακινηθεί το ελικόπτερο, εκτός εάν αυτό παρεμποδίζεται από εξαιρετικές περιστάσεις.

(3) Ο κυβερνήτης ή ο αερομεταφορέας του ελικοπτέρου πρέπει να υποβάλλει αναφορά στην Αρχή του Κράτος του αερομεταφορέα εντός 72 ωρών από τη χρονική στιγμή που συνέβη το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

(δ) *Ειδικές αναφορές.* Στη συνέχεια περιγράφονται περιστατικά για τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται ειδικές μέθοδοι ειδοποίησης και αναφοράς,

(1) *Συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας.* Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει, χωρίς καθυστέρηση, την εμπλεκόμενη μονάδα εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με το συμβάν και πρέπει να την πληροφορήσει για την πρόθεσή του να υποβάλλει αναφορά συμβάντος εναέριας κυκλοφορίας, μετά το πέρας της πτήσης, οποτεδήποτε ένα ελικόπτερο εν πτήσει έχει κινδυνεύσει από:

(i) Παρ' ολίγον σύγκρουση με οποιοδήποτε άλλο ιπτάμενο μέσο,

(ii) Λανθασμένες διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας ή έλλειψη συμμόρφωσης με τις ισχύουσες διαδικασίες από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης, ή

(iii) Βλάβη των ευκολιών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Επιπροσθέτως, ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιεί την Αρχή σχετικά με το συμβάν.

(2) *Συμβουλευτική πρόταση συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.* Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει την εμπλεκόμενη μονάδα εναέριας κυκλοφορίας και να υποβάλλει αναφορά ACAS στην Αρχή, οποτεδήποτε ένα ελικόπτερο εν πτήσει έχει προβεί σε ελιγμούς ανταποκρινόμενο στη συμβουλευτική πρόταση του ACAS.

(3) *Κίνδυνοι και προσκρούσεις πτηνών*

(i) Ο κυβερνήτης πρέπει να πληροφορεί αμέσως την τοπική μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οποτεδήποτε παρατηρείται ενδεχόμενος κίνδυνος από πτηνά.

(ii) Εάν αντιληφθεί ότι έχει συμβεί πρόσκρουση πτηνών, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλλει στην Αρχή γραπτή αναφορά πρόσκρουσης πτηνών, μετά την προσγείωση, οποτεδήποτε το ελικόπτερο για το οποίο είναι υπεύθυνος υποστεί πρόσκρουση πτηνών που έχει ως αποτέλεσμα σημαντική ζημιά στο ελικόπτερο ή την απώλεια ή λειτουργική ανωμαλία οποιασδήποτε ουσιώδους υπηρεσίας. Εφόσον η πρόσκρουση πτηνών αποκαλυφθεί όταν ο κυβερνήτης δεν είναι διαθέσιμος, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την υποβολή της αναφοράς.

(4) *Καταστάσεις ανάγκης εν πτήσει, με επικίνδυνα υλικά επί του σκάφους.* Εφόσον συμβεί έκτακτη ανάγκη εν πτήσει και η κατάσταση το επιτρέπει, ο κυβερνήτης πρέπει να πληροφορήσει την κατάλληλη μονάδα της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με την ύπαρξη οποιωνδήποτε επικίνδυνων υλικών επί του ελικοπτέρου. Μετά την προσγείωση του ελικοπτέρου, ο κυβερνήτης πρέπει, εφόσον το περιστατικό συνδεόταν με και είχε σχέση με τη μεταφορά των επικίνδυνων υλικών, να συμμορφωθεί επίσης με τις απαιτήσεις αναφοράς που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.1225.

(5) *Έκνομη παρέμβαση.* Μετά από πράξη έκνομης παρέμβασης επί ελικοπτέρου, ο κυβερνήτης ή, εν τη απουσία του, ο αερομεταφορέας πρέπει να υποβάλλει αναφορά, το ταχύτερο δυνατόν, στην τοπική Αρχή καθώς και στην Αρχή του Κράτους του αερομεταφορέα. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.1245)

(6) *Αντιμετώπιση ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων.* Ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει την αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, το ταχύτερο δυνατόν, οποτεδήποτε αντιμετωπίζεται κατά τη διάρκεια της πτήσης ενδεχόμενη επικίνδυνη κατάσταση, όπως ανωμαλία σε επίγεια ή ναυτιλιακή ευκολία, μετεωρολογικό φαινόμενο ή νέφος ηφαιστειακής τέφρας.

JAR-OPS 3.426
Αναφορά συμβάντος

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει στις Αρχές τις ώρες πτήσεως κάθε ελικοπτέρου που εκμεταλλεύθηκαν κατά τη διάρκεια του προηγουμένου ημερολογιακού έτους.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.270
Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίου

(α) Οι διαδικασίες που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα για να εξασφαλίζει ότι οι χειραποσκευές και το φορτίο εναποθηκεύονται επαρκώς και με ασφάλεια, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται σε θάλαμο επιβατών πρέπει να τακτοποιείται μόνο σε μια θέση που έχει τη δυνατότητα να το συγκρατήσει,

(2) Δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών μάζας που είναι σε πινακίδια επί ή παραπλεύρως των χώρων εναποθήκευσης,

(3) Οι χώροι εναποθήκευσης κάτω από τα καθίσματα δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται εκτός εάν το κάθισμα είναι εξοπλισμένο με ράβδο συγκράτησης και οι αποσκευές έχουν τέτοιο μέγεθος που μπορούν να συγκρατηθούν επαρκώς από τον εξοπλισμό αυτό,

(4) Αντικείμενα δεν πρέπει να εναποθηκεύονται σε τουαλέτες ή έναντι διαχωριστικών που δεν μπορούν να συγκρατήσουν εμπορεύματα από μετακινήσεις προς τα εμπρός, πλαγίως ή προς τα πάνω, εκτός εάν τα διαχωριστικά έχουν πινακίδιο που καθορίζει τη μέγιστη μάζα που μπορεί να τοποθετηθεί εκεί,

(5) Αποσκευές και φορτίο που τοποθετούνται σε ερμάρια δεν πρέπει να έχουν μέγεθος τέτοιο που να εμποδίζουν τις πόρτες με μάνταλο να κλείσουν ασφαλώς,

(6) Αποσκευές και τα φορτίο δεν πρέπει να τοποθετούνται σε μέρη όπου μπορεί να εμποδίζουν την πρόσβαση σε εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης, και

(7) Πρέπει να πραγματοποιούνται έλεγχοι πριν από την απογείωση, πριν από την προσγείωση, και οποτεδήποτε ανάβουν οι ενδείξεις πρόσδεσης ζωνών καθίσματος ή άλλως δοθεί παρόμοια εντολή για να εξασφαλισθεί ότι οι αποσκευές εναποθηκεύονται σε μέρος όπου δεν μπορούν να εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους ή να προκαλέσουν τραυματισμό από πτώση (ή άλλη μετακίνηση) και είναι κατάλληλοι για τη συγκεκριμένη φάση της πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.305
Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει επιχειρησιακές διαδικασίες για ανεφοδιασμό/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επί του σκάφους, είτε με σταματημένα στροφεία είτε με περιστρεφόμενα στροφεία, για να εξασφαλίζεται ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

(1) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά του ελικοπτέρου που γίνεται ανεφοδιασμός πρέπει να παραμένει κλειστή,

(2) Η πόρτα(ες) προς την πλευρά του ελικοπτέρου που δεν γίνεται ανεφοδιασμός πρέπει να παραμένει ανοικτή, εφόσον το επιτρέπει ο καιρός,

(3) Ευκολίες πυρόσβεσης της κατάλληλης κλίμακας, πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμες στην περίπτωση πυρκαγιάς, και

(4) Ικανοποιητικός αριθμός προσωπικού πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμος για να απομακρύνει τους επιβάτες μακριά από το ελικόπτερο, στην περίπτωση πυρκαγιάς.

(5) Επί του σκάφους πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και να είναι προετοιμασμένο για άμεση εκκένωση έκτακτης ανάγκης,

(6) Εάν ανιχνευθεί η παρουσία ατμών καυσίμου εντός του ελικοπτέρου, ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού/ αφαίρεσης καυσίμου, ο ανεφοδιασμός πρέπει να σταματάει αμέσως,

(7) Ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση έκτακτης ανάγκης καθώς και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαρές, και

(8) Γίνεται πρόβλεψη για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.375
Διαχείριση καυσίμων εν πτήσει

(α) *Έλεγχοι καυσίμων εν πτήσει.*

(1) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι έλεγχοι καυσίμων διεξάγονται εν πτήσει σε τακτά διαστήματα. Τα εναπομένοντα καύσιμα πρέπει να καταγράφονται και να αξιολογούνται προκειμένου να:

(i) Συγκρίνεται η πραγματική κατανάλωση με τη σχεδιασμένη κατανάλωση,

(ii) Ελέγχεται ότι τα εναπομένοντα καύσιμα είναι επαρκή για την ολοκλήρωση της πτήσης, και

(iii) Προσδιορίζονται τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό.

(2) Τα σχετικά δεδομένα των καυσίμων πρέπει να καταγράφονται.

(β) *Διαχείριση καυσίμων εν πτήσει.*

(1) Εάν, ως επακόλουθο ενός ελέγχου καυσίμων εν πτήσει, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν κατά την άφιξη στον προορισμό είναι λιγότερα από τα απαιτούμενα καύσιμα εναλλαγής συν τα τελικά εφεδρικά καύσιμα, ο κυβερνήτης πρέπει:

(i) Να παρεκκλίνει, ή

(ii) Να επανασχεδιάσει την πτήση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295(ε)(1) εκτός εάν θεωρήσει ότι είναι ασφαλέστερο να συνεχίσει προς τον προορισμό υπό την προϋπόθεση ότι,

(2) Σε προορισμό επί εδάφους, όπου διατίθενται δύο κατάλληλες, ξεχωριστές περιοχές επαφής και ανύψωσης και οι καιρικές συνθήκες στον προορισμό είναι σύμφωνες με εκείνες που καθορίζονται για το σχεδιασμό στο JAR-OPS 3.340(α)(2), ο κυβερνήτης μπορεί να επιτρέψει να χρησιμοποιηθεί καύσιμο εναλλαγής πριν από την προσγείωση στον προορισμό.

(γ) Εάν, ως επακόλουθο ενός ελέγχου καυσίμων εν πτήσει, σε πτήση προς απομονωμένο ελικοδρόμιο προορισμού, σχεδιασμένη σύμφωνα με το AMC OPS 3.255 παράγραφος 3, τα καύσιμα που αναμένεται να εναπομείνουν στο σημείο της τελευταίας πιθανής παρέκκλισης είναι λιγότερα από το άθροισμα των:

(1) Καυσίμων για παρέκκλιση προς ελικοδρόμιο που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295(β),

(2) Των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, και

(3) Των τελικών εφεδρικών καυσίμων, ο κυβερνήτης πρέπει:

(4) Να παρεκκλίνει, ή

(5) Να συνεχίσει προς τον προορισμό, υπό την προϋπόθεση ότι σε προορισμούς επί του εδάφους, διατίθενται δύο κατάλληλες, ξεχωριστές περιοχές επαφής και ανύψωσης και οι αναμενόμενες καιρικές συνθήκες στον προορισμό είναι σύμφωνες με εκείνες που καθορίζονται για το σχεδιασμό στο JAR-OPS 3.340(α)(2).

ΤΜΗΜΑ Ε – ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

Σημείωση: Οποτεδήποτε από το παρόν Τμήμα απαιτείται η χρήση εξομοιωτή πτήσης ή συσκευής συνθετικής εκπαίδευσης, πρέπει να εγκρίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR-STD.

JAR-OPS 3.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου – Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει, για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου τα οποία δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές που δίνονται στο Προσάρτημα 1. Η μέθοδος προσδιορισμού των εν λόγω ελαχίστων πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή. Τα ελάχιστα αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που μπορεί να καθορισθούν για παρόμοια ελικοδρόμια από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το ελικοδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το Κράτος αυτό.

Σημείωση: Η ανωτέρω παράγραφος δεν εμποδίζει τον υπολογισμό ελαχίστων εν πτήσει για ένα μη σχεδιασμένο ελικοδρόμιο εναλλαγής, εάν πραγματοποιείται σύμφωνα με μια αποδεκτή μέθοδο.

(β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου τα οποία θα ισχύουν σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει πλήρως υπόψη:

(1) Τον τύπο, επιδόσεις και πτητικά χαρακτηριστικά του ελικοπτέρου,

(2) Τη σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, την ικανότητα και την πείρα του,

(3) Τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των FATO/ διαδρόμων οι οποίοι ενδέχεται να επιλεγούν για χρήση,

(4) Την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών επίγειων βοηθημάτων, (βλέπε AMC OPS 3.340(β)(4))

(5) Τον διατιθέμενο εξοπλισμό επί του ελικοπτέρου για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης, κατά περίπτωση, κατά τη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της ανακοπής, της μετεώρισης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης και της αποτυχημένης προσέγγισης,

(6) Τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που απαιτούνται για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και η απαραίτητη αποφυγή εμποδίων,

(7) Το απόλυτο/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης, και

(8) Τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών.

JAR-OPS 3.435
Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα και δεν προσδιορίζονται στο JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) *Κυκλική προσέγγιση (Circling).* Η εξ όψεως φάση μιας ενόργανης προσέγγισης για να φέρει σε θέση προσγείωσης ένα αεροσκάφος το οποίο δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.

(2) *Διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Procedures – LVP).* Οι διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ένα ελικοδρόμιο με σκοπό να εξασφαλίζονται ασφαλείς πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια προσεγγίσεων Κατηγορίας II και III καθώς και απογειώσεων χαμηλής ορατότητας.

(3) *Απογείωση χαμηλής ορατότητας (Low Visibility Take-Off – LVTO).* Απογείωση όπου η ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) είναι λιγότερη από 400 μ.

(4) *Περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης (Final Approach and Take-off area – FATO).* Καθορισμένη περιοχή πάνω από την οποία ολοκληρώνεται η τελική φάση του ελιγμού προσέγγισης για μετεώριση ή προσγείωση και από την οποία αρχίζει ο ελιγμός απογείωσης και, όπου πρέπει να χρησιμοποιείται η FATO για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1, περιλαμβάνει τη διαθέσιμη περιοχή ματαίωσης απογείωσης.

(5) *Προσέγγιση όψεως (Visual approach).* Προσέγγιση από πτήση IFR όταν, είτε μέρος είτε ολόκληρη η διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, δεν ολοκληρώνεται και η προσέγγιση εκτελείται με οπτική αναφορά στο ανάγλυφο του εδάφους.

(6) *Βάση νεφών (Cloud base).* Το ύψος της βάσης του χαμηλότερου παρατηρούμενου ή προβλεπόμενου τμήματος νέφους στη γειτνίαση αεροδρομίου, ή ελικοδρομίου, ή εντός καθορισμένης περιοχής πτητικών λειτουργιών. Το ύψος της βάσης νεφών συνήθως μετράται πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου, αλλά στις περιπτώσεις υπεράκτιων πτητικών λειτουργιών η βάση νεφών μετράται πάνω από την μέση στάθμη θαλάσσης.

JAR-OPS 3.440
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Γενικοί κανόνες λειτουργίας
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.440)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διεξάγει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III, εκτός εάν:
(1) Κάθε εμπλεκόμενο ελικόπτερο είναι πιστοποιημένο για πτητικές λειτουργίες με αποφασιστικά σχετικά ύψη κάτω από 200 πόδια, ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και είναι εξοπλισμένο σύμφωνα με το JAR-AWO ή αντίστοιχο αποδεκτό από την Αρχή.
(2) Έχει καθιερώσει και διατηρεί κατάλληλο σύστημα για καταγραφή προσέγγισης ή/και επιτυχούς και ανεπιτυχούς αυτόματης προσγείωσης ώστε να παρακολουθεί τη γενική ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.
(3) Οι πτητικές λειτουργίες είναι εγκεκριμένες από την Αρχή.
(4) Το πλήρωμα διακυβέρνησης αποτελείται τουλάχιστον από 2 χειριστές, και
(5) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος καθορίζεται μέσω ραδιοϋψομέτρου.
(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκτελεί απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με RVR μικρότερη από 150 μ. εκτός εάν έχει εγκριθεί από την Αρχή.

JAR-OPS 3.445
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Εξέταση ελικοδρομίων

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί ελικοδρόμιο για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III εκτός εάν το ελικοδρόμιο έχει εγκριθεί για τέτοιες πτητικές λειτουργίες από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται.
(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνει ότι έχουν θεσπιστεί διαδικασίες χαμηλής ορατότητας (LVP), και ότι θα εφαρμόζονται, σε εκείνα τα ελικοδρόμια όπου πρόκειται να διεξαχθούν πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας.

JAR-OPS 3.450
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Εκπαίδευση και Προσόντα
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.450)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, πριν από τη διεξαγωγή απογείωσης χαμηλής ορατότητας, πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II και III:
(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης:
(i) Ολοκληρώνει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1, που περιλαμβάνουν και την εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης σε επιχειρήσεις με οριακές τιμές RVR και αποφασιστικού σχετικού ύψους (DH) ανάλογα με την εγκεκριμένη κατηγορία II/III του αερομεταφορέα, και
(ii) Διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα με το Προσάρτημα 1,
(2) Η εκπαίδευση και ο έλεγχος διεξάγονται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα που έχει εγκριθεί από την Αρχή και περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Αυτή η εκπαίδευση είναι επιπλέον εκείνης που καθορίζεται στο JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΔ, και
(3) Τα προσόντα του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένα για την πτητική λειτουργία και τον τύπο του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.455
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Λειτουργικές διαδικασίες (LVP)
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες και οδηγίες που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για απογείωση χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και να περιέχουν τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια τροχοδρόμησης, απογείωσης, προσέγγισης, ανακοπής, της μετεώρισης, προσγείωσης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης, κατά περίπτωση,
(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι:
(1) Η κατάσταση των οπτικών και μη οπτικών ευκολιών είναι ικανοποιητική, πριν αρχίσει την απογείωση χαμηλής ορατότητας ή προσέγγιση Κατηγορίας II ή III,
(2) Οι κατάλληλες LVP ισχύουν, σύμφωνα με τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες

εναέριας κυκλοφορίας, πριν αρχίσει απογείωση χαμηλής ορατότητας ή προσέγγιση Κατηγορίας II ή III, και

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα πριν αρχίσουν απογείωση χαμηλής ορατότητας με RVR λιγότερη από 150 μ. ή προσέγγιση Κατηγορίας II ή III.

JAR-OPS 3.460
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Ελάχιστος εξοπλισμός

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να περιλαμβάνει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τον ελάχιστο εξοπλισμό που πρέπει να βρίσκεται σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας κατά την έναρξη απογείωσης χαμηλής ορατότητας ή προσέγγισης Κατηγορίας II ή III, σύμφωνα με το HFM ή άλλο εγκεκριμένο έγγραφο.

(β) Ο κυβερνήτης πρέπει να βεβαιώνεται ότι η κατάσταση του ελικοπτέρου και των σχετικών εναέριων συστημάτων είναι κατάλληλη για την ειδική πτητική λειτουργία που πρόκειται να εκτελεστεί.

JAR-OPS 3.465
Επιχειρησιακά ελάχιστα VFR
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-OPS 3.465)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι πτήσεις VFR διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως και σύμφωνα με τον πίνακα του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.465,

(2) Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων (3) και (4) παρακάτω, τα ελικόπτερα εκμεταλλεύονται με ορατότητα πτήσης όχι λιγότερο από 1.500 μ. κατά τη διάρκεια της ημέρας και όχι λιγότερο από 5 χλμ. κατά τη νύχτα. Όταν υπάρχει οπτική επαφή με το έδαφος, η ορατότητα πτήσης μπορεί να μειωθεί στα 800 μ. για μικρές χρονικές περιόδους κατά τη διάρκεια της ημέρας, όταν είναι εν όψει εδάφους, εάν το ελικόπτερο ελίσσεται με ταχύτητα που θα παρέχει επαρκές χρονικό περιθώριο για να παρατηρείται εγκαίρως η άλλη κίνηση και τα εμπόδια ώστε να αποφευχθεί σύγκρουση (βλέπε ACJ OPS 3.456). Χαμηλές πτήσεις υπεράνω υδάτινης επιφάνειας και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, πρέπει να διεξάγονται μόνο υπό VFR και όταν η οροφή νεφών είναι μεγαλύτερη από 600 πόδια κατά τη διάρκεια της ημέρας και 1.200 πόδια κατά τη νύχτα.

(3) Σε εναέριο χώρο Τάξης G, όταν εκτελούνται πτήσεις μεταξύ ελικοδρομίων εξέδρας όπου η διαδρομή υπεράνω της υδάτινης επιφάνειας είναι λιγότερο από 10 ν.μ., οι πτήσεις VFR διεξάγονται σύμφωνα με το Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 3.465, και

(4) Οι ειδικές πτήσεις VFR συμμορφώνονται με τα ελάχιστα που ισχύουν σε οποιοδήποτε Κράτος ή Ζώνη.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα1 στο JAR-OPS 3.430)

(α) *Ελάχιστα Απογείωσης*

(1) *Γενικά*

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή RVR, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί καθώς και τα χαρακτηριστικά του ελικοπτέρου. Όπου υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη εντοπισμού και αποφυγής εμποδίων στην αναχώρηση ή/και για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται επιπλέον συνθήκες (π.χ. οροφή νεφών).

(ii) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο ελικοδρόμιο αναχώρησης είναι ίσες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα για προσγείωση σε αυτό, εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο ελικοδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

(iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι κάτω από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η RVR δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνον εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η RVR/ ορατότητα κατά μήκος του FATO/ διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή καλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(iv) Όταν δεν διατίθεται αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα ή RVR, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνον εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει, ότι η RVR/ οριζόντια ορατότητα κατά μήκος του FATO/ διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή καλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(2) *Σημείο οπτικής αναφοράς.*

(i) Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται, ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής καθοδήγηση για τον έλεγχο του ελικοπτέρου σε περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(ii) Για νυκτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να διατίθεται φωτισμός εδάφους για να φωτίζει το FATO/ διάδρομο και οποιαδήποτε εμπόδια, εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί από την Αρχή.

(3) *Απαιτούμενη RVR/ Ορατότητα*

(i) Για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει RVR και ορατότητα αντίστοιχα (RVR/VIS) ως ελάχιστα απογείωσης σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.340 υποπαράγραφος (α)(3)(i)):

Πίνακας 1 – RVR/Ορατότητα για απογείωση

Ελικοδρόμια στην ξηρά με διαδικασίες αναχώρησης IFR	**RVR/Ορατότητα**
Χωρίς φωτισμό και χωρίς διαγραμμίσεις (ημέρα)	250 μ ή η απόσταση ματαίωσης απογείωσης, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη
Χωρίς διαγραμμίσεις (νύκτα)	800 μ.
Φωτισμός άκρων διαδρόμου/ FATO και διαγράμμιση κεντρικής γραμμής	200 μ.
Φωτισμός άκρων διαδρόμου/ FATO, διαγράμμιση κεντρικής γραμμής και πληροφορίες RVR	150 μ.
Υπεράκτιο ελικοδρόμιο εξέδρας	
Πτητικές λειτουργίες με δύο χειριστές	250 μ. (1)
Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή	500 μ. (1)

Σημείωση 1: Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίσει ότι το ίχνος πτήσης απογείωσης είναι καθαρό εμποδίων.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 στην ξηρά, ο κυβερνήτης πρέπει να επιχειρεί με ελάχιστα απογείωσης 800 μ. RVR/VIS και να παραμείνει εκτός νεφών, κατά τον ελιγμό απογείωσης, μέχρι να επιτύχει δυνατότητες επιδόσεων Τάξης 1.

(iii) Για υπεράκτιες πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2, ο κυβερνήτης πρέπει να επιχειρεί με ελάχιστα όχι λιγότερα από εκείνα της Τάξης 1 και να παραμείνει εκτός νεφών κατά τον ελιγμό απογείωσης, μέχρι να επιτύχει δυνατότητες Επιδόσεων Τάξης 1. (Βλέπε Σημείωση 1 στον Πίνακα 1 ανωτέρω.)

(iv) Ο πίνακας 6 παρακάτω, για μετατροπή της αναφερθείσας μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR, δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης.

(β) *Προσέγγιση μη ακριβείας*

(1) *Ελάχιστα συστήματος*

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα ενός συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση ILS χωρίς ίχνος κατολίσθησης (μόνο LLZ), VOR, NDB, SRA και VDF, δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές του MDH που δίνονται στον Πίνακα 2 παρακάτω.

Πίνακας 2 – Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Ευκολία	**Χαμηλότερο MDH**
ILS (χωρίς ίχνος κατολίσθησης-LLZ	250 πόδια
SRA (τερματίζουσα στο ½ ν.μ.)	250 πόδια

SRA (τερματίζουσα στο 1 ν.μ.)	300 πόδια
SRA (τερματίζουσα στα 2 ν.μ.)	350 πόδια
VOR	300 πόδια
VOR/DME	250 πόδια
NDB	300 πόδια
VDF(QDM & QCH)	300 πόδια

(2) *Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο ύψος καθόδου για προσέγγιση μη ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο είτε:

(i) από το OCH/OCL για την κατηγορία του ελικοπτέρου, είτε

(ii) από το ελάχιστο του συστήματος.

(3) *Σημείο οπτικής αναφοράς.* Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το MDA/MDH, εκτός εάν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα σημεία οπτικής αναφοράς για τον προβλεπόμενο FATO/ διάδρομο είναι ευδιάκριτο και αναγνωρίσιμο από το χειριστή:

(i) Τα σώματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

(ii) Το κατώφλι,

(iii) Οι διαγραμμίσεις κατωφλίου,

(iv) Τα φώτα κατωφλίου,

(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους κατολίσθησης,

(vii) Η ζώνη επαφής τροχών ή οι διαγραμμίσεις της ζώνης αυτής.

(viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών,

(ix) Τα φώτα των άκρων FATO/ διαδρόμου, ή

(x) Άλλα σημεία οπτικής αναφοράς αποδεκτές από την Αρχή.

(4) *Απαιτούμενη RVR.* (Βλέπε AMC OPS 3.430(β)(4).)

(i) Τα ελάχιστα που δίνονται στον ακόλουθο πίνακα πρέπει να ισχύουν για προσεγγίσεις μη ακριβείας από ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2:

Πίνακας 3 – Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας στην ξηρά

Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας στην ξηρά (5)(6)(7)				
MDH	**Ευκολίες/RVR**			
	Πλήρεις (1)	**Ενδιάμεσες (2)**	**Βασικές (3)**	**Χωρίς (4)**
250-299 πόδια	600 μ.	800 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.
300- 449 πόδια	800 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.	1000 μ.
450 πόδια και άνω	1.000 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.

Σημείωση 1: Οι πλήρεις ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, 720 μ. ή περισσότερο από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου 420–719 μ. από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, <420 μ. από τα φώτα προσέγγισης HI/MI, οποιοδήποτε μήκος από φώτα προσέγγισης LI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι ευκολίες χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου ή δεν περιλαμβάνουν καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι πίνακες ισχύουν μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με ονομαστική γωνία ίχνους καθόδου όχι μεγαλύτερη από 4°. Μεγαλύτερες γωνίες ίχνους καθόδου συνήθως θα απαιτούν όπως η καθοδήγηση οπτικής

γωνίας ίχνους κατολίσθησης (π.χ. PAPI) είναι επίσης ορατή στο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).
Σημείωση 6: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη RVR είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε RVR όπως στην παράγραφο (η) κατωτέρω.
Σημείωση 7: Το MDH που αναφέρεται στον Πίνακα 3 αφορά τον αρχικό υπολογισμό του MDH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη RVR, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση προς τα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να γίνεται για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε MDA.

(ii) Όπου το σημείο αποτυχημένης προσγείωσης είναι εντός ½ ν.μ. από το κατώφλι προσγείωσης, τα ελάχιστα προσέγγισης που παρέχονται για πλήρεις ευκολίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν άσχετα από το μήκος του διατιθέμενου φωτισμού προσέγγισης. Ωστόσο, τα φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους και διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου απαιτούνται ακόμα.

(iii) *Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.* Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να διατίθενται φώτα εδάφους για να φωτίζουν το FATO/ διάδρομο καθώς και οποιαδήποτε εμπόδια εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί από την Αρχή.

(iv) *Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή.* Για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή, η ελάχιστη RVR είναι 800 μ. τα ελάχιστα του Πίνακα 3, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη.

(γ) *Προσέγγιση ακριβείας – Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι*

(1) *Γενικά.* Πτητική λειτουργία Κατηγορίας Ι είναι μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι χαμηλότερο από 200 πόδια και με ορατότητα διαδρόμου όχι λιγότερο από 500 μ.

(2) *Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH).* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας Κατηγορίας Ι, δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου (HFM), εφόσον αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς τα απαιτούμενα σημεία οπτικής αναφοράς,

(iii) Το OCH/OCL για την κατηγορία του ελικοπτέρου, ή

(iv) 200 πόδια.

(3) *Σημείο οπτικής αναφοράς.* Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει την προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της Κατηγορίας Ι, που καθορίζεται σύμφωνα με τη υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα σημεία οπτικής αναφοράς, για τον προβλεπόμενο διάδρομο, είναι ευδιάκριτο και αναγνωρίσιμο από το χειριστή:

(i) Τα σώματα του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,
(ii) Το κατώφλι,
(iii) Οι διαγραμμίσεις κατωφλίου,
(iv) Τα φώτα κατωφλίου,
(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,
(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους κατολίσθησης,
(vii) Η ζώνη επαφής τροχών ή οι διαγραμμίσεις της ζώνης αυτής.
(viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών,
(ix) Τα φώτα των άκρων FATO/ διαδρόμου

(4) *Απαιτούμενη RVR.* Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας Ι από ελικόπτερα Επιδόσεων Τάξης 1 και 2 πρέπει να ισχύουν τα ακόλουθα ελάχιστα:

Πίνακας 4 – Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά – Κατηγορία Ι

Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά Κατηγορίας Ι (5)(6)(7)				
DH	**Ευκολίες/RVR**			
	Πλήρεις (1)	**Ενδιάμεσες (2)**	**Βασικές (3)**	**Χωρίς (4)**
200 πόδια	500 μ.	600 μ.	700 μ.	1.000 μ.
201-250 πόδια	550 μ.	650 μ.	750 μ.	1000 μ.
251-300 πόδια	600 μ.	700 μ.	800 μ.	1.000 μ.
301 πόδια	750 μ.	800 μ.	900 μ.	1.000 μ.

και άνω				

Σημείωση 1: Οι πλήρεις ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, 720 μ. ή περισσότερο από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.
Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου 420–719 μ. από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.
Σημείωση 3: Οι βασικές ευκολίες περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, <420 μ. από τα φώτα προσέγγισης HI/MI, οποιοδήποτε μήκος από φώτα προσέγγισης LI, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.
Σημείωση 4: Οι ευκολίες χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν διαγραμμίσεις FATO/ διαδρόμου, φώτα άκρων FATO/ διαδρόμου, φώτα κατωφλίου, φώτα τέλους FATO/ διαδρόμου ή δεν περιλαμβάνουν καθόλου φώτα.
Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη RVR είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε RVR σύμφωνα με την παράγραφο (η).
Σημείωση 6: Ο πίνακας ισχύει για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία ίχνους καθόδου μέχρι και 4°.
Σημείωση 7: Το DH που αναφέρεται στον Πίνακα 4 αφορά τον αρχικό υπολογισμό του DH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη RVR, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη η στρογγυλοποίηση προς τα πλησιέστερα δέκα πόδια, η οποία μπορεί να γίνεται για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε DA.

(i) *Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες.* Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, πρέπει να διατίθεται φωτισμός εδάφους για να φωτίζει το FATO/ διάδρομο και οποιαδήποτε εμπόδια εκτός εάν άλλως συμφωνηθεί από την Αρχή.

(ii) *Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή.* Για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίσει την ελάχιστη RVR για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με το JAR-OPS 3.430 και το παρόν Προσάρτημα. Δεν επιτρέπεται RVR λιγότερο από 800 μ., εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος σε συνδυασμό με ILS ή MLS, περίπτωση κατά την οποία ισχύουν τα συνήθη ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που ισχύει δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1,25 φορές το ελάχιστο σχετικό ύψος χρήσης για τον αυτόματο πιλότο.

(δ) *Προσέγγιση ακριβείας στην ξηρά – πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ* (Βλέπε IEM στο JAR-OPS 3.430, υποπαράγραφος (δ))

(1) *Γενικά.* Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ είναι μια ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS ή MLS με:

(i) Αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια αλλά όχι χαμηλότερο από 100 πόδια, και

(ii) Οπτική απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 300 μ.

(2) *Αποφασιστικό σχετικό ύψος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο HFM,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς το απαιτούμενο σημείο οπτικής αναφοράς,

(iii) Το OCH/OCL για την κατηγορία του ελικοπτέρου,

(iv) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να επιχειρεί, ή

(v) 100 πόδια.

(3) *Σημείο οπτικής αναφοράς.* Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει την προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος Κατηγορίας ΙΙ, που καθορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν επιτυγχάνεται, και μπορεί να διατηρηθεί, οπτική αναφορά που περιέχει ένα τμήμα από 3 τουλάχιστον διαδοχικά φώτα, που είναι η κεντρική γραμμή των φώτων προσέγγισης, ή φώτα ζώνης επαφής τροχών, ή φώτα της κεντρικής γραμμής FATO/ διαδρόμου, ή φώτα των άκρων FATO/ διαδρόμου, ή συνδυασμός αυτών. Αυτή η οπτική αναφορά πρέπει να περιλαμβάνει ένα πλευρικό στοιχείο της μορφολογίας του εδάφους, π.χ. μια εγκάρσια συστοιχία φωτισμού προσέγγισης ή το κατώφλι προσγείωσης ή δεσμίδα φωτισμού της ζώνης επαφής τροχών.

(4) *Απαιτούμενη RVR.* Τα ακόλουθα ελάχιστα πρέπει να ισχύουν για προσεγγίσεις Κατηγορίας ΙΙ από ελικόπτερα Επιδόσεων Τάξης 1:

Πίνακας 5 – RVR για προσέγγιση Κατηγορίας ΙΙ σε σχέση με το DH

Ελάχιστα προσέγγισης ακριβείας στην ξηρά Κατηγορίας ΙΙ	
Αποφασιστικό σχετικό ύψος	**Με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο σε RVR κάτω από το DH (1)**

100-120 πόδια	300 μ.
121-140 πόδια	400 μ.
141 πόδια και άνω	450 μ.

Σημείωση 1: Η αναφορά σε "εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο κάτω από το DH", σε αυτόν τον πίνακα, σημαίνει συνεχή χρήση του συστήματος αυτόματου ελέγχου πτήσης μέχρι ένα σχετικό ύψος που δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος DH. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορεί, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το σύστημα αυτόματου ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το DH που πρέπει να ισχύει.

(ε) *Διατηρείται σκόπιμα κενό*

(στ) *Κυκλική προσέγγιση στην ξηρά*

(1) Κυκλική προσέγγιση είναι ο όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει την εξ όψεως φάση μιας ενόργανης προσέγγισης, που θα φέρει ένα αεροσκάφος σε θέση προσγείωσης σε FATO/ διάδρομο το οποίο δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση για κατευθείαν προσέγγιση.

(2) Για κυκλική προσέγγιση, το καθορισμένο MDH δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 250 πόδια και η μετεωρολογική ορατότητα δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 800 μ.

Σημείωση: Ο εξ όψεως ελιγμός (κυκλική προσέγγιση) με συγκεκριμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία εντός της έννοιας της παρούσας παραγράφου.

(ζ) *Προσέγγιση όψεως.* Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί για προσέγγιση όψεως RVR λιγότερο από 800 μ.

(η) *Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR δεν χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη RVR.

(2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR, σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (η)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας:

Πίνακας 6 – Μετατροπή ορατότητας σε RVR

Φωτιστικά σώματα σε λειτουργία	**RVR= μετεωρ. ορατότητα πολλαπλασιασμένη με:**	
	Ημέρα	Νύχτα
Υψηλός φωτισμός προσέγγισης και διαδρόμου	1,5	2,0
Οποιοσδήποτε τύπος φωτισμού	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν ισχύει

(θ) *Προσέγγιση με εναέριο ραντάρ (Airborne Radar Approach – ARA) για πτητικές λειτουργίες πάνω από υδάτινη επιφάνεια.* (Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430, υποπαράγραφος (θ))

(1) *Γενικά*

(i) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκτελεί ARA, εκτός εάν εξουσιοδοτηθεί από την Αρχή.

(ii) Προσεγγίσεις με εναέριο ραντάρ επιτρέπονται μόνο σε εξέδρες (πετρελαίου) ή πλοία εν πλω όταν χρησιμοποιείται σχήμα πολλαπλού πληρώματος.

(iii) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αναλάβει προσέγγιση με εναέριο ραντάρ εκτός εάν το ραντάρ μπορεί να παρέχει καθοδήγηση πορείας ώστε να εξασφαλίζεται η αποφυγή εμποδίων.

(iv) Πριν αρχίσει την τελική προσέγγιση, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχει ανεμπόδιστη ίχνος στην οθόνη του ραντάρ για τα τμήματα της τελικής και αποτυχημένης προσέγγισης. Εάν η πλευρική απόσταση από οποιοδήποτε εμπόδιο θα είναι λιγότερη από 1,0 ν.μ., ο κυβερνήτης πρέπει:

(Α) Να προσεγγίζει σε μια κοντινή κατασκευή που θεωρείται ως στόχος και κατόπιν να συνεχίζει εξ όψεως προς την κατασκευή προορισμού, ή

(Β) Να κάνει την προσέγγιση από κάποια άλλη διεύθυνση που οδηγεί σε ελιγμό κυκλικής προσέγγισης.

(v) Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι η οροφή των νεφών είναι αρκετά πάνω από την εξέδρα προσγείωσης ώστε να επιτρέπεται ασφαλής προσγείωση.

(2) *Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH).* Παρά τα ελάχιστα των υποπαραγράφων (i) και (ii)

παρακάτω, το MDH δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 50 πόδια πάνω από το υψόμετρο του ελικοδρομίου εξέδρας.

(i) Το MDH καθορίζεται από ραδιοϋψόμετρο. Το MDH για προσέγγιση με εναέριο ραντάρ δεν πρέπει να είναι χαμηλότερο από:

(A) 200 πόδια την ημέρα,

(B) 300 πόδια την νύκτα.

(ii) Το MDH για προσέγγιση που οδηγεί σε ελιγμό κυκλικής προσέγγισης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

(A) 300 πόδια την ημέρα,

(B) 500 πόδια την νύκτα.

(3) *Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA).* Το MDA μπορεί να χρησιμοποιείται μόνον όταν το ραδιοϋψόμετρο είναι εκτός ενεργείας. Το MDA πρέπει να είναι κατ' ελάχιστον MDH + 200 πόδια και πρέπει να βασίζεται σε βαθμονομημένο βαρόμετρο στον προορισμό ή στο κατώτερο προβλεπόμενο QNH για την περιοχή.

(4) *Εμβέλεια απόφασης.* Η εμβέλεια απόφασης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 0,75 ν.μ. εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει αποδείξει στην Αρχή ότι μια μικρότερη εμβέλεια απόφασης μπορεί να χρησιμοποιηθεί με αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

(5) *Αναφορά οπτικής επαφής.* Κανένας χειριστής δεν επιτρέπεται να συνεχίσει την προσέγγιση πέραν της εμβέλειας απόφασης ή κάτω από το MDH/MDA εκτός εάν έχει οπτική επαφή με τον προορισμό.

(6) *Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή.* Το MDH/MDA για ARA με ένα χειριστή πρέπει να είναι 100 πόδια υψηλότερο από εκείνο που υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τις υποπαραγράφους (2) και (3) παραπάνω. Η εμβέλεια απόφασης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 1,0 ν.μ.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.440
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Γενικοί κανόνες λειτουργίας

(α) *Γενικά.* Οι ακόλουθες διαδικασίες ισχύουν για την εισαγωγή και έγκριση πτητικών λειτουργιών χαμηλής ορατότητας.

(β) *Επιχειρησιακή επίδειξη εναερίων συστημάτων.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις, που ορίζονται στην υποπαράγραφο (γ) παρακάτω, όταν εισάγεται ένας τύπος ελικοπτέρου, ο οποίος είναι νέος στο JAA, σε υπηρεσία Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ.

Σημείωση: Για τύπους ελικοπτέρου που ήδη χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ σε άλλο Κράτος του JAA θα ισχύει το αποδεικτικό πρόγραμμα λειτουργίας της παραγράφου (στ).

(1) Επιχειρησιακή αξιοπιστία. Ο ρυθμός επιτυχίας της Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ δεν πρέπει να είναι λιγότερος από εκείνον που απαιτείται από το JAR-AWO.

(2) Κριτήρια για μια επιτυχημένη προσέγγιση. Μια προσέγγιση θεωρείται επιτυχημένη εάν:

(i) Τα κριτήρια είναι εκείνα που καθορίζονται στο JAR-AWO ή ισοδύναμο αυτού,

(ii) Δεν συμβαίνει καμιά σχετική βλάβη σε σύστημα του ελικοπτέρου.

(γ) *Συλλογή δεδομένων κατά τη διάρκεια επίδειξης εναερίου συστήματος. Γενικά*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει σύστημα αναφοράς ώστε να μπορούν να πραγματοποιούνται έλεγχοι και περιοδικές επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου επιχειρησιακής αξιολόγησης, πριν ο αερομεταφορέας εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ. Το σύστημα αναφοράς πρέπει να καλύπτει όλες τις επιτυχημένες και αποτυχημένες προσεγγίσεις, με τα αίτια της αποτυχίας, και να περιλαμβάνει αρχείο βλαβών των παρελκομένων του συστήματος. Αυτό το σύστημα αναφοράς πρέπει να βασίζεται σε αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης και σε αυτόματες καταγραφές, όπως ορίζεται στις ακόλουθες παραγράφους (δ) και (ε).

(2) Οι καταγραφές των προσεγγίσεων μπορεί να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια κανονικών πτήσεων γραμμής ή κατά τη διάρκεια άλλων πτήσεων που εκτελούνται από τον αερομεταφορέα.

(δ) *Συλλογή δεδομένων κατά τη διάρκεια επίδειξης εναερίου συστήματος – Πτητικές λειτουργίες με DH όχι λιγότερο από 50 πόδια.*

(1) Για πτητικές λειτουργίες με DH όχι λιγότερο από 50 πόδια, τα δεδομένα πρέπει να καταγράφονται και αξιολογούνται από τον αερομεταφορέα και να αξιολογούνται από την Αρχή όταν είναι απαραίτητο.

(2) Είναι επαρκές για τα ακόλουθα δεδομένα να καταγράφονται από το πλήρωμα διακυβέρνησης:

(i) Ελικοδρόμιο και διάδρομος που χρησιμοποιήθηκε,

(ii) Καιρικές συνθήκες,

(iii) Χρόνος,

(iv) Αιτία της βλάβης που οδήγησε σε ματαίωση προσέγγιση,

(v) Επάρκεια του ελέγχου ταχύτητας,

(vi) Αντιστάθμιση κατά το χρόνο απεμπλοκής του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης,

(vii) Συμβατότητα του αυτόματου συστήματος ελέγχου πτήσης, του οργάνου ελέγχου πτήσης

(flight director) και άλλων πρωτογενών δεδομένων,

(viii) Ένδειξη της θέσης του ελικοπτέρου σε σχέση με την κεντρική γραμμή του ILS όταν διέλθει κατερχόμενο τα 30 μ. (100 πόδια), και

(ix) Τη θέση επαφής τροχών.

(3) Ο αριθμός προσεγγίσεων, όπως έχει εγκριθεί από την Αρχή, που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της αρχικής αξιολόγησης πρέπει να είναι ικανοποιητικός ώστε να αποδεικνύεται ότι οι επιδόσεις του συστήματος σε πραγματική υπηρεσία εναέριας γραμμής είναι τέτοια ώστε να προκύπτει 90% εμπιστοσύνη και 95% επιτυχία στην προσέγγιση.

(ε) *Συλλογή δεδομένων κατά τη διάρκεια επίδειξης εναερίου συστήματος – Πτητικές λειτουργίες με DH λιγότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH*

(1) Για πτητικές λειτουργίες με DH λιγότερο από 50 πόδια ή χωρίς DH, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης ή άλλος εξοπλισμός που δίνει τις κατάλληλες πληροφορίες, πρέπει να χρησιμοποιείται επιπλέον των αναφορών του πληρώματος διακυβέρνησης για να επιβεβαιώνεται ότι το σύστημα αποδίδει όπως σχεδιάστηκε σε πραγματική υπηρεσία εναέριας γραμμής. Τα ακόλουθα δεδομένα απαιτούνται:

(i) Η κατανομή των αποκλίσεων του ILS στα 30 μ. (100 πόδια), στη θέση επαφής τροχών και, ανάλογα με την περίπτωση, στην αποσύνδεση του συστήματος διατήρησης ελέγχου τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση καθώς και οι μέγιστες τιμές των αποκλίσεων μεταξύ αυτών των σημείων, και

(ii) Ο βαθμός καθόδου στο σημείο επαφής τροχών.

(2) Οποιαδήποτε ανωμαλία κατά την προσγείωση πρέπει να διερευνάται πλήρως χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα δεδομένα για τον προσδιορισμό της αιτίας της.

(στ) *Απόδειξη κατά την υπηρεσία*

Σημείωση: Ο αερομεταφορέας που εκπληρώνει τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (β) ανωτέρω, θα θεωρείται ότι έχει ικανοποιήσει τις απαιτήσεις απόδειξης κατά την υπηρεσία, που περιέχονται στην παρούσα παράγραφο.

(1) Το σύστημα πρέπει να επιδεικνύει αξιοπιστία και επιδόσεις στις πτητικές λειτουργίες γραμμής που είναι σύμφωνες προς τις επιχειρησιακές αρχές. Επαρκής αριθμός επιτυχημένων προσγειώσεων, όπως καθορίζεται από την Αρχή, πρέπει να πραγματοποιηθεί σε πτητικές λειτουργίες γραμμής, που περιλαμβάνουν και εκπαιδευτικές πτήσεις, χρησιμοποιώντας το σύστημα αυτόματης προσγείωσης και τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση που είναι εγκατεστημένο σε κάθε τύπο ελικοπτέρου.

(2) Η επίδειξη πρέπει να πραγματοποιείται χρησιμοποιώντας ILS Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III. Ωστόσο, εάν το επιλέξει ο αερομεταφορέας, οι επιδείξεις μπορεί να γίνονται σε άλλες ευκολίες ILS εφόσον καταγράφονται επαρκή δεδομένα για τον καθορισμό της αιτίας των μη ικανοποιητικών επιδόσεων.

(3) Εάν ο αερομεταφορέας έχει διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου τύπου ελικοπτέρου που χρησιμοποιεί τα ίδια βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης της πτήσης, ή διαφορετικά βασικά συστήματα ελέγχου και απεικόνισης της πτήσης στον ίδιο τύπο ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι οι παραλλαγές συμμορφώνονται με τα κριτήρια επιδόσεων του βασικού συστήματος, αλλά δεν χρειάζεται να διεξάγει πλήρη επιχειρησιακή επίδειξη για κάθε παραλλαγή.

(4) Όταν ένας αερομεταφορέας εισάγει έναν τύπο ελικοπτέρου ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί από την Αρχή οποιουδήποτε Κράτους του JAA για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή/και III, μπορεί να εγκριθεί ένα μειωμένο πρόγραμμα απόδειξης.

(ζ) *Συνεχής παρακολούθηση*

(1) Μετά την απόκτηση της αρχικής έγκρισης, οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς από τον αερομεταφορέα για να ανιχνεύονται οποιεσδήποτε ανεπιθύμητες τάσεις πριν καταστούν επικίνδυνες. Για την επίτευξη αυτού μπορεί να χρησιμοποιούνται αναφορές του πληρώματος διακυβέρνησης.

(2) Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να διατηρούνται για χρονικό διάστημα 12 μηνών:

(i) Ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων, ανά τύπο ελικοπτέρου, όπου χρησιμοποιήθηκε ο εναέριος εξοπλισμός Κατηγορίας II ή III για να γίνουν ικανοποιητικές, πραγματικές ή εξάσκησης, προσεγγίσεις μέχρι τα ισχύοντα ελάχιστα Κατηγορίας II ή III, και

(ii) Οι αναφορές ανεπιτυχών προσεγγίσεων ή/και αυτόματων προσγειώσεων, ανά ελικοδρόμιο και νηολόγησης ελικοπτέρου, στις ακόλουθες κατηγορίες:

(A) Σφάλματα εναέριου εξοπλισμού,

(B) Δυσλειτουργίες επίγειων ευκολιών,

(Γ) Αποτυχημένες προσεγγίσεις λόγω οδηγιών της ATC, ή

(Δ) Άλλες αιτίες.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασία για την παρακολούθηση των επιδόσεων του συστήματος αυτόματης προσγείωσης κάθε ελικοπτέρου.

(η) *Μεταβατικές περίοδοι*

(1) *Αερομεταφορείς χωρίς προηγούμενη εμπειρία στην Κατηγορία II ή III*

(i) Ο αερομεταφορέας χωρίς προηγούμενη επιχειρησιακή εμπειρία Κατηγορίας II ή III μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή IIIA, αφού έχει αποκτήσει ελάχιστη πείρα 6

μηνών σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας I στον τύπο του ελικοπτέρου.

(ii) Αφού συμπληρώσει 6 μήνες πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή IIIA στον τύπο του ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB. Όταν χορηγεί τέτοια έγκριση, η Αρχή μπορεί να επιβάλλει, για μια πρόσθετη περίοδο, υψηλότερα ελάχιστα από τα χαμηλότερα που ισχύουν. Η αύξηση των ελαχίστων θα αναφέρεται κανονικά μόνο στην RVR ή/και περιορισμό σε σχέση με πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και πρέπει να επιλέγεται έτσι ώστε να μην απαιτεί οποιαδήποτε μεταβολή των επιχειρησιακών διαδικασιών.

(2) *Αερομεταφορείς με προηγούμενη εμπειρία Κατηγορίας II ή III.* Ο αερομεταφορέας με προηγούμενη εμπειρία σε Κατηγορία II ή III μπορεί να λάβει έγκριση για μειωμένη μεταβατική περίοδο, κατόπιν αίτησης προς την Αρχή.

(θ) *Συντήρηση του εξοπλισμού Κατηγορίας II, Κατηγορίας III και LVTO.* Οι οδηγίες συντήρησης για τα επί του σκάφους συστήματα καθοδήγησης πρέπει να καθορίζονται από τον αερομεταφορέα, σε συνεργασία με τον κατασκευαστή, και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα συντήρησης του ελικοπτέρου του αερομεταφορέα που ορίζεται στο Μέρος ΙΓ – Μ.Α.302 Πρόγραμμα Συντήρησης, το οποίο πρέπει να εγκρίνεται από την Αρχή.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.450
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Εκπαίδευση και προσόντα

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν δομημένους κύκλους μαθημάτων εκπαίδευσης στο έδαφος, σε εξομοιωτή πτήσης ή/και σε πτήση. Ο αερομεταφορέας μπορεί να συντμήσει το περιεχόμενο του κύκλου μαθημάτων όπως ορίζεται από τις υποπαραγράφους (2) και (3) παρακάτω, υπό την προϋπόθεση ότι το περιεχόμενο του συντετμημένου κύκλου μαθημάτων είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(1) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα στην Κατηγορία II ή Κατηγορία III πρέπει να ολοκληρώσουν το πλήρες εκπαιδευτικό πρόγραμμα που ορίζεται στις υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) κατωτέρω.

(2) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με άλλον αερομεταφορέα JAA, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων εδάφους.

(3) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης με πείρα στην Κατηγορία II ή την Κατηγορία III με τον αερομεταφορέα, μπορούν να ακολουθούν συντετμημένο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων εδάφους, σε εξομοιωτή πτήσης ή/και σε πτήση. Ο συντετμημένος κύκλος μαθημάτων πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (δ)(1), (δ)(2)(i) ή (δ)(2)(ii), ανάλογα με την περίπτωση, και (δ)(3)(i).

(β) *Εκπαίδευση εδάφους.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αρχικός εκπαιδευτικός κύκλος μαθημάτων εδάφους για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, καλύπτει τουλάχιστον:

(1) Τα χαρακτηριστικά και τους περιορισμούς του ILS ή/και MLS,

(2) Τα χαρακτηριστικά των οπτικών βοηθημάτων,

(3) Τα χαρακτηριστικά της ομίχλης,

(4) Τις επιχειρησιακές δυνατότητες και περιορισμούς λειτουργίας του συγκεκριμένου εναερίου συστήματος,

(5) Τις επιπτώσεις του υετού, συσσώρευσης πάγου, διατμητικού ανέμου χαμηλού επιπέδου και των αναταράξεων,

(6) Την επίδραση συγκεκριμένων λειτουργικών ανωμαλιών του ελικοπτέρου,

(7) Τη χρήση και τους περιορισμούς συστημάτων εκτίμησης της RVR,

(8) Τις αρχές των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίων,

(9) Την αναγνώριση και τις ενέργειες που πρέπει να λαμβάνονται στην περίπτωση βλάβης του εξοπλισμού εδάφους,

(10) Τις διαδικασίες και τις προφυλάξεις που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την κίνηση στο έδαφος κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών όταν η RVR είναι 400μ. ή λιγότερο και οποιαδήποτε άλλη πρόσθετη διαδικασία που απαιτείται για απογείωση σε συνθήκες κάτω από 150 μ.,

(11) Τη σπουδαιότητα των αποφασιστικών σχετικών υψών που βασίζονται σε ραδιοϋψόμετρα καθώς και την επίδραση της μορφολογίας του εδάφους στην περιοχή προσέγγισης επί των ενδείξεων του ραδιοϋψομέτρου και επί των συστημάτων αυτόματης προσέγγισης/ προσγείωσης,

(12) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του σχετικού ύψους συνέγερσης, εάν έχει εφαρμογή, και τις ενέργειες στην περίπτωση οποιασδήποτε βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό,

(13) Τις απαιτήσεις προσόντων για χειριστές προκειμένου να αποκτήσουν και να διατηρήσουν

έγκριση για τη διεξαγωγή απογειώσεων χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II ή III, και

(14) Τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης οφθαλμών.

(γ) *Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και πτητική εκπαίδευση*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης ή/και η πτητική εκπαίδευση για πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνει:

(i) Ελέγχους ικανοποιητικής λειτουργίας του εξοπλισμού, τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήσει,

(ii) Την επίδραση στα ελάχιστα που προκαλείται από αλλαγές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων,

(iii) Την παρακολούθηση των αυτόματων συστημάτων ελέγχου πτήσης και των ενδεικτών κατάστασης αυτόματης προσγείωσης, με έμφαση στις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλαβών των εν λόγω συστημάτων,

(iv) Τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν στην περίπτωση βλαβών όπως σε κινητήρες, ηλεκτρικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα ή συστήματα ελέγχου πτήσης,

(v) Την επίπτωση γνωστών καταστάσεων εκτός ενεργείας και τη χρήση των καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού,

(vi) Τους λειτουργικούς περιορισμούς που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας,

(vii) Την καθοδήγηση στις οπτικές υποδείξεις που απαιτούνται στο αποφασιστικό σχετικό ύψος μαζί με τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος κατολίσθησης ή το ίχνος ευθυγράμμισης, και

(viii) Τη σημασία και τη σπουδαιότητα του σχετικού ύψους συνέγερσης, εάν έχει εφαρμογή, και τις ενέργειες στην περίπτωση οποιασδήποτε βλάβης πάνω και κάτω από το ύψος αυτό.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης έχει εκπαιδευτεί να εκτελεί τα καθήκοντα του και έχει λάβει οδηγίες για το συντονισμό που απαιτείται με τα άλλα μέλη του πληρώματος. Για το σκοπό αυτό πρέπει να γίνεται μέγιστη χρήση κατάλληλα εξοπλισμένων εξομοιωτών πτήσης.

(3) Η εκπαίδευση πρέπει να χωρίζεται σε φάσεις που καλύπτουν την κανονική λειτουργία, χωρίς βλάβες του ελικοπτέρου ή του εξοπλισμού, και περιλαμβάνει τις συνθήκες παντός καιρού οι οποίες μπορεί να αντιμετωπισθούν, καθώς και λεπτομερή σενάρια βλάβης του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού, η οποία μπορεί να επηρεάσει στις πτητικές λειτουργίες κατηγορίας II ή III. Εάν το σύστημα του ελικοπτέρου περιλαμβάνει τη χρήση υβριδικών ή άλλων ειδικών συστημάτων (όπως απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη ή εξοπλισμό επαύξησης της όρασης), τότε τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να εξασκηθούν στη χρήση αυτών των συστημάτων σε κανονικούς και μη κανονικούς τρόπους λειτουργίας, κατά τη διάρκεια της φάσης εκπαίδευσης με εξομοιωτή πτήσης.

(4) Πρέπει να γίνεται πρακτική εξάσκηση σε διαδικασίες αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων, κατάλληλες για απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III.

(5) Για ελικόπτερα που δεν διαθέτουν ειδικό εξομοιωτή πτήσης για τον τύπο, οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φάση της πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρεται ειδικά στα σενάρια οπτικής παρακολούθησης των πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας II εκτελείται σε εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό από την Αρχή. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 4 προσεγγίσεις. Η εκπαίδευση και οι διαδικασίες που είναι συγκεκριμένες για τον τύπο, πρέπει να πραγματοποιούνται στο ελικόπτερο.

(6) Η εκπαίδευση κατηγορίας II και III πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ασκήσεις:

i) Προσέγγιση με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτόματων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο ελικόπτερο, στο κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος και να περιλαμβάνει μετάβαση σε πτήση όψεως και προσγείωση,

ii) Προσέγγιση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία με τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων συστημάτων καθοδήγησης της πτήσης, αυτομάτων πιλότων και συστημάτων ελέγχου εγκατεστημένων στο ελικόπτερο, μέχρι το κατάλληλο αποφασιστικό σχετικό ύψος, ακολουθούμενη από αποτυχημένη προσέγγιση, χωρίς εξωτερικά σημεία οπτικής αναφοράς,

(iii) Όπου ενδείκνυται, προσεγγίσεις με τη χρήση αυτόματων συστημάτων πτήσης για να παρέχουν αυτόματη ανακοπή, μετεώριση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, και

(iv) Κανονική λειτουργία του ισχύοντος συστήματος τόσο με όσο και χωρίς την απόκτηση οπτικών υποδείξεων στο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(7) Οι επακόλουθες φάσεις της εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

(i) Προσεγγίσεις με βλάβη κινητήρα σε διάφορα στάδια της προσέγγισης,

(ii) Προσεγγίσεις με βλάβες κρίσιμου εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτρικά συστήματα, συστήματα αυτόματης πτήσης, επίγεια ή/και εναέρια συστήματα ILS/MLS και οθόνες απεικόνισης κατάστασης),

(iii) Προσεγγίσεις στις οποίες οι βλάβες του εξοπλισμού αυτόματης πτήσης σε χαμηλό επίπεδο

απαιτούν είτε:

(A) Επαναφορά σε συμβατική πτήση για τον έλεγχο της ανακοπής, μετεώρισης, προσγείωσης και τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση ή αποτυχημένης προσέγγισης, είτε

(B) Επαναφορά σε συμβατική πτήση ή υποβαθμισμένο αυτόματο τρόπο λειτουργίας για έλεγχο αποτυχημένων προσεγγίσεων από, στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, που περιλαμβάνει και εκείνες που μπορεί να καταλήξουν σε επαφή με το διάδρομο.

(iv) Βλάβες των συστημάτων που θα καταλήξουν σε υπερβολική παρέκκλιση από το ίχνος ευθυγράμμισης ή/και το ίχνος κατολίσθησης, τόσο πάνω όσο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, στις ελάχιστες συνθήκες όψεως που έχουν εγκριθεί για την πτητική λειτουργία. Επιπλέον, σε συνέχεια της συμβατικής προσγείωσης, πρέπει να πραγματοποιείται πρακτική εξάσκηση από το χειριστή εάν η απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη δημιουργεί υποβαθμισμένο τρόπο λειτουργίας του αυτόματου συστήματος ή απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη δημιουργεί το μοναδικό τρόπο ανακοπής, και

(v) Βλάβες και διαδικασίες ειδικές για τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου.

(8) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να παρέχει πρακτική εξάσκηση στο χειρισμό σφαλμάτων τα οποία απαιτούν επαναφορά σε υψηλότερα ελάχιστα.

(9) Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει το χειρισμό του ελικοπτέρου όταν, κατά τη διάρκεια προσέγγισης κατηγορίας ΙΙΙ με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, το σφάλμα προξενεί την απεμπλοκή του αυτόματου πιλότου στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, όταν η τελευταία αναφερθείσα RVR είναι 300 μ ή λιγότερο.

(10) Όταν οι απογειώσεις διεξάγονται με RVR 400 μ. και κάτω, πρέπει να καθιερωθεί εκπαίδευση που καλύπτει τις βλάβες των συστημάτων και τη βλάβη κινητήρα που καταλήγουν σε συνεχιζόμενες καθώς επίσης και σε ματαιώσεις απογειώσεων.

(δ) *Απαιτήσεις εκπαίδευσης μετατροπής για τη διεξαγωγή απογείωσης χαμηλής ορατότητας και πτητικών λειτουργιών Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει την ακόλουθη εκπαίδευση χαμηλής ορατότητας εάν μετακινείται σε νέο τύπο ή παραλλαγή του ελικοπτέρου με το οποίο θα εκτελούνται απογειώσεις χαμηλής ορατότητας και πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ. Οι απαιτήσεις πείρας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, προκειμένου να ακολουθήσουν συντετμημένο κύκλο μαθημάτων, ορίζονται στις υποπαραγράφους (α)(2) και (α)(3) ανωτέρω:

(1) *Εκπαίδευση εδάφους.* Οι σχετικές απαιτήσεις ορίζονται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη την εκπαίδευση και την πείρα του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης στην Κατηγορία ΙΙ και την Κατηγορία ΙΙΙ.

(2) *Εκπαίδευση με εξομοιωτή πτήσης ή/και πτητική εκπαίδευση.*

(i) Κατ' ελάχιστον 8 προσεγγίσεις ή/και προσγειώσεις σε εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό.

(ii) Όταν δεν υπάρχει ειδικός εξομοιωτής πτήσης για τον τύπο, απαιτούνται κατ' ελάχιστον 3 προσεγγίσεις, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 1 επανακύκλωση,. επί του ελικοπτέρου

(iii) Κατάλληλη πρόσθετη εκπαίδευση εάν αυτό απαιτεί οποιοσδήποτε ειδικός εξοπλισμός, όπως απεικόνιση δεδομένων σε οθόνη, ή εξοπλισμός επαύξησης της όρασης.

(3) *Προσόντα πληρώματος διακυβέρνησης.* Οι απαιτήσεις προσόντων του πληρώματος διακυβέρνησης είναι συγκεκριμένες για τον αερομεταφορέα και τον τύπο του εκμεταλλευόμενου ελικοπτέρου.

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε δοκιμασία πριν διεξάγει πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ ή ΙΙΙ.

(ii) Η δοκιμασία που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (i) ανωτέρω, μπορεί να αντικατασταθεί από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και της πτητικής εκπαίδευσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω.

(4) *Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται την ακόλουθη πτήση γραμμής υπό επιτήρηση:

(i) Για την Κατηγορία ΙΙ, όταν απαιτείται συμβατική προσγείωση από το χειριστή, κατ' ελάχιστον 3 προσγειώσεις από το σημείο αποσύνδεσης του αυτομάτου πιλότου,

(ii) Για την κατηγορία ΙΙΙ, κατ' ελάχιστον 3 αυτόματες προσγειώσεις, εκτός από την περίπτωση που απαιτείται μόνο 1 αυτόματη προσγείωση όταν η εκπαίδευση, που απαιτείται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, έχει πραγματοποιηθεί σε πλήρη εξομοιωτή πτήσης που χρησιμοποιείται για εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης.

(ε) *Πείρα σε τύπο και διακυβέρνηση.* Οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις έχουν εφαρμογή σε κυβερνήτες οι οποίοι είναι νέοι στον τύπο του ελικοπτέρου:

(1) 50 ώρες ή 20 σκέλη ως κυβερνήτης στον τύπο πριν εκτελέσει οποιαδήποτε πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ ή Κατηγορίας ΙΙΙ, και

(2) 100 ώρες ή 40 σκέλη ως κυβερνήτης στον τύπο. Πρέπει να προστίθενται 100 μ. στα ισχύοντα

ελάχιστα RVR Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III, εκτός εάν προηγουμένως είχαν εξουσιοδοτηθεί για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III με αερομεταφορέα του JAA.

(3) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει μείωση στις ανωτέρω απαιτήσεις πείρας σε διακυβέρνηση για μέλη πληρώματος διακυβέρνησης τα οποία έχουν ανάλογη πείρα Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III.

(στ) *Απογείωση χαμηλής ορατότητας με RVR λιγότερο από 150 μ.*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πριν την εξουσιοδότηση για διεξαγωγή απογειώσεων με RVR κάτω από τα 150 μ., εκτελείται η ακόλουθη εκπαίδευση:

(i) Κανονική απογείωση σε συνθήκες ελάχιστης εγκεκριμένης RVR,

(ii) Απογείωση σε συνθήκες ελάχιστης εγκεκριμένης RVR με βλάβη κινητήρα στο ή μετά το TDP, και

(iii) Απογείωση σε συνθήκες ελάχιστης εγκεκριμένης RVR με βλάβη κινητήρα πριν από το TDP.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση, που απαιτείται από την υποπαράγραφο (1) ανωτέρω, εκτελείται σε εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσης. Αυτή η εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση οποιωνδήποτε ειδικών διαδικασιών και εξοπλισμού. Όταν δεν υπάρχει εγκεκριμένος εξομοιωτής πτήσης, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τέτοια εκπαίδευση επί ελικοπτέρου χωρίς την απαίτηση για συνθήκες ελάχιστης RVR. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965.)

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης έχει ολοκληρώσει μια δοκιμασία πριν διεξάγει απογειώσεις χαμηλής ορατότητας με RVR λιγότερη από 150 μ., εάν έχει εφαρμογή. Η δοκιμασία μπορεί να αντικατασταθεί μόνον από επιτυχημένη ολοκλήρωση της εκπαίδευσης σε εξομοιωτή πτήσης ή/και της πτητικής εκπαίδευσης που καθορίζεται στη υποπαράγραφο (στ)(1) για την αρχική μετατροπή σε τύπο ελικοπτέρου.

(ζ) *Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και δοκιμασία – Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε συνδυασμό με την κανονική περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και τους ελέγχους ικανότητας του αερομεταφορέα, ελέγχονται οι γνώσεις και η ικανότητα του χειριστή να εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη κατηγορία πτητικής λειτουργίας, που περιλαμβάνει και LVTO, για την οποία είναι εξουσιοδοτημένος. Ο απαιτούμενος αριθμός προσεγγίσεων που πρέπει να διεξαχθούν κατά τη διάρκεια αυτής της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης πρέπει να είναι κατ' ελάχιστον δύο, εκ των οποίων η μια πρέπει να είναι αποτυχημένη προσέγγιση και τουλάχιστον μια απογείωση χαμηλής ορατότητας με τα κατώτερα ισχύοντα ελάχιστα. Η χρονική περίοδος ισχύος για αυτή τη δοκιμασία είναι 6 μήνες, περιλαμβανομένου και του υπολοίπου του μηνός έκδοσης.

(2) Για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί εξομοιωτή πτήσης εγκεκριμένο για εκπαίδευση Κατηγορίας III.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III σε ελικόπτερα με σύστημα ελέγχου πτήσης με παθητική λειτουργία υπό αστοχία, πραγματοποιείται μια αποτυχημένη προσέγγιση τουλάχιστον μια φορά κάθε 18 μήνες, ως συνέπεια βλάβης του αυτομάτου πιλότου στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, όταν η τελευταία αναφερθείσα RVR ήταν 300 μ. ή λιγότερο.

(4) Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II σε ένα τύπο ελικοπτέρου για τον οποίο δεν διατίθεται εγκεκριμένος εξομοιωτής πτήσης.

(η) *Απαιτήσεις πρόσφατης εμπειρίας για LVTO και Κατηγορία II/III*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, προκειμένου οι χειριστές να διατηρήσουν εξουσιοδότηση Κατηγορίας II και Κατηγορίας III, έχουν διεξάγει κατ' ελάχιστον 3 προσεγγίσεις και προσγειώσεις χρησιμοποιώντας εγκεκριμένες διαδικασίες Κατηγορίας II/III κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου των προηγούμενων έξι μηνών, εκ των οποίων τουλάχιστον η μια πρέπει να διεξάγεται στο ελικόπτερο.

(2) Η πρόσφατη εμπειρία για LVTO διατηρείται με την εξασφάλιση εξουσιοδότησης Κατηγορίας II ή III που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (η)(1) ανωτέρω.

(3) Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αντικαταστήσει αυτήν την απαίτηση πρόσφατης εμπειρίας με περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455
Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας – Λειτουργικές διαδικασίες

(α) *Γενικά.* Οι πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας περιλαμβάνουν:

(1) Συμβατική απογείωση ελεγχόμενη από το χειριστή (με ή χωρίς ηλεκτρονικά συστήματα καθοδήγησης),

(2) Προσέγγιση με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο κάτω από το DH, με ελεγχόμενη από το χειριστή ανακοπή, μετεώριση, προσγείωση και τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση,

(3) Προσέγγιση με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο, ακολουθούμενη από αυτόματη ανακοπή,

μετεώριση, αυτόματη προσγείωση και συμβατική διατήρηση τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση, και

(4) Προσέγγιση με εμπλεγμένο αυτόματο πιλότο, ακολουθούμενη από αυτόματη ανακοπή, μετεώριση, αυτόματη προσγείωση και αυτόματη τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση, όταν η ισχύουσα RVR είναι λιγότερο από 400 μ.

Σημείωση 1: Υβριδικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με οποιαδήποτε μορφή από τις εν λόγω πτητικές λειτουργίες.

Σημείωση 2: Άλλες μορφές συστημάτων καθοδήγησης ή απεικονίσεων μπορεί να πιστοποιηθούν και να εγκριθούν.

(β) *Διαδικασίες και οδηγίες λειτουργίας*

(1) Ο ακριβής χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών και οδηγιών που δίνονται εξαρτώνται από τον εναέριο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται καθώς και τις διαδικασίες του θαλάμου διακυβέρνησης που ακολουθούνται. Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει σαφώς, στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, τα καθήκοντα των μελών πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια απογείωσης, προσέγγισης, ανακοπής, μετεώρισης, τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και αποτυχημένης προσέγγισης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίνεται στις ευθύνες του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη μετάβασης από συνθήκες μη όψεως σε συνθήκες όψεως, καθώς και στις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν επιδεινώνεται η ορατότητα ή όταν παρουσιάζονται βλάβες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην κατανομή των καθηκόντων του πιλοτηρίου έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο φόρτος εργασίας του χειριστή που αποφασίζει να προσγειωθεί ή να εκτελέσει αποτυχημένη προσέγγιση, του δίνει τη δυνατότητα να αφοσιωθεί στη διαδικασία της επίβλεψης και της λήψης αποφάσεων.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις λεπτομερείς λειτουργικές διαδικασίες και οδηγίες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Οι οδηγίες πρέπει να είναι συμβατές με τους περιορισμούς και τις υποχρεωτικές διαδικασίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου και να καλύπτουν ειδικότερα τα ακόλουθα σημεία:

(i) Τους ελέγχους για την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού του ελικοπτέρου, τόσο πριν την αναχώρηση όσο και κατά την πτήση,

(ii) Την επίπτωση στα ελάχιστα που προκαλείται από μεταβολές στην κατάσταση των επίγειων εγκαταστάσεων και του εναέριου εξοπλισμού,

(iii) Τις διαδικασίες για την απογείωση, προσέγγιση, ανακοπή, μετεώριση, προσγείωση, τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση και αποτυχημένη προσέγγιση,

(iv) Τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση βλαβών, προειδοποιήσεων και άλλων μη κανονικών καταστάσεων,

(v) Τα απαιτούμενα ελάχιστα σημεία οπτικής αναφοράς,

(vi) Τη σπουδαιότητα της ορθής στάσης καθίσματος και θέσης οφθαλμών,

(vii) Τις ενέργειες οι οποίες ενδέχεται να είναι απαραίτητες και προκαλούνται από επιδείνωση της οπτικής αναφοράς,

(viii) Την κατανομή των καθηκόντων του πληρώματος για την εκτέλεση των διαδικασιών σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (i) έως (iv) και (vi) ανωτέρω, ώστε να επιτρέψει στον κυβερνήτη να αφοσιωθεί κυρίως στην επίβλεψη και τη λήψη αποφάσεων,

(ix) Την απαίτηση για όλες τις κλήσεις με σχετικό ύψος κάτω από 200 πόδια να βασίζονται στο ραδιοϋψόμετρο και για ένα χειριστής να συνεχίζει να παρακολουθεί τα όργανα του ελικοπτέρου έως ότου ολοκληρωθεί η προσγείωση,

(x) Την απαίτηση για προστασία της ευαίσθητης περιοχής του συστήματος ευθυγράμμισης (localizer),

(xi) Τη χρήση πληροφοριών που αναφέρονται σε ταχύτητα ανέμου, διατμητικό άνεμο, αναταράξεις, κατάλοιπα επί του διαδρόμου και χρήση πολλαπλών μετρήσεων RVR,

(xii) Τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούνται για πρακτική εξάσκηση προσεγγίσεων και προσγειώσεων σε διαδρόμους στους οποίους δεν ισχύουν οι πλήρεις διαδικασίες ελικοδρομίου Κατηγορίας II ή Κατηγορίας III,

(xiii) Τους περιορισμούς λειτουργίας που απορρέουν από την πιστοποίηση πτητικής ικανότητας, και

(xiv) Τις πληροφορίες για τη μέγιστη επιτρεπόμενη παρέκκλιση από το ίχνος κατολίσθησης ή/και το ίχνος ευθυγράμμισης του ILS.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.465
Ελάχιστες ορατότητες για πτητικές λειτουργίες VFR

Κατηγορία εναέριου χώρου	ΑΒΓΔΕ	ΣΤ	Ζ
		Πάνω από 900 μ. (3.000 πόδια) AMSL ή πάνω από 300 μ. (1.000 πόδια) από το έδαφος,	Ίση ή κάτω από 900 μ. (3.000 πόδια) AMSL ή 300 μ.(1.000 πόδια) πάνω από το έδαφος,

		οποιαδήποτε είναι η υψηλότερη	οποιαδήποτε είναι η υψηλότερη
Απόσταση από νέφη	1.500 μ. οριζοντίως 300 μ. (1.000 πόδια) κατακόρυφα		Εκτός νεφών και εν όψει της επιφάνειας
Ορατότητα πτήσης	8 χλμ. επί και άνω των 3.050 μ. (10.000 ποδών) AMSL (Σημείωση 1) 5 χλμ. κάτω από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL (Σημείωση 2)		5 χλμ. (Σημείωση 2)

Σημείωση 1: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι χαμηλότερο από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL, πρέπει να χρησιμοποιείται FL 100 αντί του 10.000 πόδια.

Σημείωση 2: Τα ελικόπτερα μπορεί να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 1.500 μ. κατά την ημέρα, υπό την προϋπόθεση ότι η αρμόδια Αρχή ATS επιτρέπει τη χρήση ορατότητας πτήσης λιγότερο από 5 χλμ., και οι περιστάσεις είναι τέτοιες ώστε, να είναι μικρό το ενδεχόμενο απροσδόκητης συνάντησης με άλλη κυκλοφορία, και η IAS να είναι 140 κόμβους ή λιγότερο. Εφόσον από την αρμόδια Αρχή ATS ορίζεται σχετικά, μπορεί να επιτραπεί σε ελικόπτερα να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 800 μ. κατά την ημέρα.

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 3.465
Ελάχιστα για πτήσεις μεταξύ ελικοδρομίων εξέδρας που βρίσκονται σε εναέριο χώρο κατηγορίας Ζ

	Ημέρα		Νύχτα	
	Σχετικό ύψος (Σημείωση 1)	**Ορατότητα**	**Σχετικό ύψος (Σημείωση 1)**	**Ορατότητα**
Ένας χειριστής	300 πόδια	3 χλμ.	500 πόδια	5 χλμ.
Δύο χειριστές	300 πόδια	2 χλμ. (Σημείωση 2)	500 πόδια	5 χλμ. (Σημείωση 3)

Σημείωση 1: Η βάση νεφών πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει πτήση στο καθορισμένο σχετικό ύψος, κάτω και εκτός νεφών.
Σημείωση 2: Τα ελικόπτερα μπορεί να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 800 μ., υπό την προϋπόθεση ότι ο προορισμός ή μια ενδιάμεση κατασκευή είναι συνεχώς ορατά.
Σημείωση 3: Τα ελικόπτερα μπορεί να επιχειρούν με ορατότητα πτήσης μέχρι τα 1.500 μ., υπό την προϋπόθεση ότι ο προορισμός ή μια ενδιάμεση κατασκευή είναι συνεχώς ορατά.

ΤΜΗΜΑ ΣΤ – ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

JAR-OPS 3.470
Εφαρμογή

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι

(1) ελικόπτερα που επιχειρούν προς/από ελικοδρόμια που βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον, ή

(2) ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 19, τυγχάνουν εκμετάλλευσης σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1), εκτός από ελικόπτερα:

με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 19 που επιχειρούν προς/από ελικοδρόμια εξέδρας, τα οποία μπορεί να εκμεταλλεύονται σύμφωνα με το JAR-OPS 3.517(α)

ή

τα οποία έχουν επιχειρησιακή έγκριση σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 19 ή λιγότερων αλλά περισσοτέρων από 9, τυγχάνουν εκμετάλλευσης σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα Ζ ή Η (Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ελικόπτερα τα οποία έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών 9 ή λιγότερων, τυγχάνουν εκμετάλλευσης σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα Ζ, Η ή Θ του παρόντος (Επιδόσεις Τάξης 1, 2 ή 3), εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

JAR-OPS 3.475
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μάζα του ελικοπτέρου:

(1) στην αρχή της απογείωσης,

ή, στην περίπτωση ανασχεδιασμού εν πτήσει,

(2) στο σημείο από το οποίο εφαρμόζεται το αναθεωρημένο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης,

δεν είναι μεγαλύτερη από τη μάζα, η οποία καθιστά εφικτή τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και για τόση απόρριψη καυσίμων όπως προβλέπεται για τη συγκεκριμένη απαίτηση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων, που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου, χρησιμοποιούνται για να προσδιοριστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, και συμπληρώνονται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως ορίζεται στο αντίστοιχο Τμήμα. Κατά την εφαρμογή των συντελεστών που ορίζονται στο αντίστοιχο Τμήμα, μπορεί να ληφθούν υπόψη οποιοιδήποτε επιχειρησιακοί συντελεστές έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του Εγχειριδίου Πτήσης του Ελικοπτέρου ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή συντελεστών.

(γ) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:

(1) η μάζα του ελικοπτέρου,

(2) η διαμόρφωση του ελικοπτέρου,

(3) οι περιβαλλοντικές συνθήκες, και ιδιαιτέρως:

(i) το βαρομετρικό ύψος και η θερμοκρασία,

(ii) ο άνεμος,

(Α) για τις απαιτήσεις απογείωσης, ίχνους πτήσεως απογείωσης και προσγείωσης, ο συνυπολογισμός του ανέμου δεν πρέπει να είναι περισσότερο από 50% οποιασδήποτε αναφερθείσας συνιστώσας σταθερού αντιθέτου ανέμου 5 ή περισσοτέρων κόμβων.

(Β) Όταν στο Εγχειρίδιο Πτήσεως του Ελικοπτέρου επιτρέπεται απογείωση και προσγείωση με συνιστώσα ουρίου ανέμου, και σε όλες τις περιπτώσεις για το ίχνος πτήσεως απογείωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι λιγότερο από 150% οποιασδήποτε αναφερθείσας συνιστώσας ουρίου ανέμου.

(Γ) Όταν ο εξοπλισμός ακριβούς μέτρησης του ανέμου δίνει τη δυνατότητα ακριβούς

μέτρησης της ταχύτητας του ανέμου πάνω από το σημείο απογείωσης και προσγείωσης, μπορεί να εγκριθούν από τις Αρχές μεταβαλλόμενες συνιστώσες ανέμου για συγκεκριμένο τόπο. (Βλέπε ACJ OPS 3.475(γ)(3)(ii)),

(4) οι τεχνικές λειτουργίας, και

(5) η λειτουργία οποιουδήποτε συστήματος το οποίο έχει δυσμενή επίδραση επί των επιδόσεων.

JAR-OPS 3.477
Συνυπολογισμός εμποδίων

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(α) Για τους σκοπούς των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίου, που βρίσκεται πέραν της FATO, επί του ίχνους πτήσεως απογείωσης ή του ίχνους πτήσεως αποτυχημένης προσέγγισης, πρέπει να εξετάζεται εάν η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας του εδάφους κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν είναι μακρύτερα από:

(1) Για πτητικές λειτουργίες VFR:

(i) το μισό ελάχιστο πλάτος της FATO (ή του αντίστοιχου όρου που χρησιμοποιείται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως) που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως του Ελικοπτέρου (ή, 0,75 D όταν δεν ορίζεται πλάτος), συν 0,25 φορές το D (ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες VFR νύχτας

(2) Για πτητικές λειτουργίες IFR:

(i) 1,5 D (ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν:

0,10 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με ακριβή καθοδήγηση πορείας

0,15 DR για πτητικές λειτουργίες IFR με τυπική καθοδήγηση πορείας

0,30 DR για πτητικές λειτουργίες IFR χωρίς καθοδήγηση πορείας

(ii) όταν εξετάζεται το ίχνος πτήσεως αποτυχημένης προσέγγισης, η απόκλιση της περιοχής συνυπολογισμού εμποδίου ισχύει μόνο μετά από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης,

(iii) η τυπική καθοδήγηση πορείας περιλαμβάνει καθοδήγηση ADF και VOR. Η ακριβής καθοδήγηση πορείας περιλαμβάνει καθοδήγηση ILS, MLS ή άλλη καθοδήγηση πορείας που παρέχει αντίστοιχη ακρίβεια ναυτιλίας.

(3) Για πτητικές λειτουργίες όπου η αρχική απογείωση διεξάγεται οπτικά και μετατρέπεται σε IFR/IMC σε ένα σημείο μετάβασης, τα κριτήρια που απαιτούνται στο (1) ισχύουν μέχρι το σημείο μετάβασης και τα κριτήρια που απαιτούνται στο (2) ισχύουν μετά το σημείο μετάβασης:

(i) το σημείο μετάβασης δεν μπορεί να βρίσκεται πριν από το τέλος της TODRH για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 και πριν από το DPATO για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2,

(β) Για απογείωση που χρησιμοποιεί διαδικασία οπισθοκίνησης (η πλευρικής μετάβασης), και για τους σκοπούς των απαιτήσεων αποφυγής εμποδίου, ένα εμπόδιο, που βρίσκεται εντός της περιοχής οπισθοκίνησης (η πλευρικής μετάβασης), πρέπει να εξετάζεται εφόσον η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας του εδάφους κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν είναι μακρύτερα από:

(1) το μισό ελάχιστο πλάτος της FATO (ή του αντίστοιχου όρου που χρησιμοποιείται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως) που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως του Ελικοπτέρου (ή, 0,75 D όταν δεν ορίζεται πλάτος), συν 0,25 φορές το D (ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν 0,10 VFR ημέρας, ή 0,15 DR VFR νύχτας, της απόστασης που διανύεται από το πίσω μέρος της FATO.

(βλέπε ACJ OPS 3.490(δ))

(γ) Τα εμπόδια μπορεί να αγνοηθούν εφόσον βρίσκονται πέραν από:

(1) 7 R για πτητικές λειτουργίες ημέρας εφόσον επιβεβαιωθεί ότι η ακρίβεια της ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

(2) 10 R για πτητικές λειτουργίες ημέρας εφόσον επιβεβαιωθεί ότι η ακρίβεια της ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με αναφορά σε κατάλληλα οπτικά σημεία κατά τη διάρκεια της ανόδου,

(3) 300 μέτρα εφόσον η ακρίβεια της ναυτιλίας μπορεί να επιτευχθεί με κατάλληλα ναυτιλιακά βοηθήματα, και

(4) 900 μέτρα στις άλλες περιπτώσεις.

JAR-OPS 3.480
Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ, και δεν καθορίζονται στο JAR-1, έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) "Κατηγορία Α", όσον αφορά ελικόπτερα, σημαίνει πολυκινητήρια ελικόπτερα σχεδιασμένα με

χαρακτηριστικά μόνωσης στους κινητήρες και τα συστήματα που καθορίζονται στο CS-27/29 ή αντίστοιχες, αποδεκτές από την Αρχή και το Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου, πληροφορίες επιδόσεων που βασίζονται στην έννοια βλάβης του κρίσιμου κινητήρα, η οποία εξασφαλίζει επαρκή προκαθορισμένη περιοχή στην επιφάνεια και ικανοποιητική δυνατότητα επιδόσεων για τη συνέχιση ασφαλούς πτήσης στην περίπτωση βλάβης κινητήρα.

(2) "Κατηγορία Β", όσον αφορά ελικόπτερα, σημαίνει μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια ελικόπτερα τα οποία δεν πληρούν όλα τα πρότυπα της Κατηγορίας Α. Τα ελικόπτερα Κατηγορίας Β δεν έχουν εγγυημένη ικανότητα παραμονής στον αέρα, στην περίπτωση βλάβης κινητήρα και θεωρείται ως δεδομένη η μη προγραμματισμένη προσγείωση.

(3) *Δεσμευτικό σημείο (Committal Point – CP).* Το δεσμευτικό σημείο καθορίζεται ως το σημείο κατά την προσέγγιση στο οποίο ο χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια (PF) αποφασίζει ότι, στην περίπτωση που αντιληφθεί βλάβη μιας μονάδας ισχύος, η ασφαλέστερη επιλογή είναι να συνεχίσει προς την εξέδρα.

(4) *Πυκνοκατοικημένη περιοχή (Congested Area).* Σε σχέση με μια πόλη, κωμόπολη ή οικισμό, οποιαδήποτε περιοχή η οποία χρησιμοποιείται ουσιαστικά για οικιστικούς, εμπορικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς (Βλέπε επίσης τους ορισμούς του αφιλόξενου και μη αφιλόξενου περιβάλλοντος).

(5) *D.* Η μεγαλύτερη διάσταση του ελικοπτέρου όταν περιστρέφονται τα στροφεία.

(6) *Καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (DPATO).* Το σημείο, εντός της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου, πριν από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

(7) *Καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση (DPBL).* Το σημείο, εντός της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης, μετά από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Σημείωση: Τα καθορισμένα σημεία ισχύουν για ελικόπτερα που επιχειρούν μόνο με Επιδόσεις Τάξης 2.

(8) *Απόσταση DR.* DR είναι η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το ελικόπτερο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

(9) *Υπερυψωμένο ελικοδρόμιο.* Το ελικοδρόμιο το οποίο είναι τουλάχιστον 3 μ. πάνω από την επιφάνεια που το περιβάλλει.

(10) *Χρόνος έκθεσης (Exposure time).* Η πραγματική χρονική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας οι επιδόσεις του ελικοπτέρου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε άπνοια δεν εγγυώνται ασφαλή αναγκαστική προσγείωση ή την ασφαλή συνέχιση της πτήσης. (Βλέπε επίσης τον ορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου χρόνου έκθεσης).

(11) *Ελικοδρόμιο εξέδρας (Helideck).* Το ελικοδρόμιο που βρίσκεται πάνω σε πλωτή ή σταθερή υπεράκτια κατασκευή.

(12) *Ελικοδρόμιο.* Αεροδρόμιο ή καθορισμένη περιοχή στην ξηρά, νερό ή κατασκευή που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιηθεί εξολοκλήρου ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και επίγεια κίνηση ελικοπτέρων.

(13) *Αφιλόξενο περιβάλλον*:

(i) Περιβάλλον στο οποίο:

(Α) Δεν μπορεί να ολοκληρωθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση διότι η επιφάνεια είναι ανεπαρκής, ή

(Β) Οι επιβαίνοντες στο ελικόπτερο δεν μπορούν να προστατευθούν ικανοποιητικά από τα στοιχεία της φύσης, ή

(Γ) Η αντίδραση/δυνατότητα έρευνας και διάσωσης δεν εξασφαλίζεται σύμφωνα με την αναμενόμενη έκθεση, ή

(Δ) Υπάρχει μη αποδεκτή πιθανότητα διακινδύνευσης προσώπων ή ιδιοκτησίας επί του έδαφος.

(ii) Σε οποιαδήποτε περίπτωση, οι παρακάτω περιοχές πρέπει να θεωρούνται αφιλόξενες:

(Α) Για πτητικές λειτουργίες πάνω από υδάτινες επιφάνειες, οι περιοχές της ανοικτής θάλασσας βορείως του 45N και νοτίως του 45S που είναι προκαθορισμένες από την Αρχή του ενδιαφερόμενου Κράτους, και

(Β) Εκείνα τα μέρη μιας πυκνοκατοικημένης περιοχής, που δεν έχουν επαρκείς χώρους για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

(Βλέπε IEM OPS 3.480(α)(13))

(14) *Αποφασιστικό σημείο προσγείωσης (LDP).* Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων προσγείωσης από το οποίο μπορεί να συνεχισθεί με ασφάλεια η προσγείωση ή να αρχίσει ματαίωση της προσγείωσης, εφόσον διαπιστωθεί βλάβη μιας μονάδας ισχύος,.

(15) *Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDAH).* Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν οιαδήποτε πρόσθετη περιοχή που έχει δηλωθεί διαθέσιμη και κατάλληλη προκειμένου τα

ελικόπτερα να ολοκληρώσουν τον ελιγμό προσγείωσης από καθορισμένο σχετικό ύψος.

(16) *Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης (LDRH).* Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται για προσγείωση και πλήρη ακινητοποίηση από ένα σημείο 15 μ. (50 πόδια) πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

(17) *Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC).* Η μέγιστη χωρητικότητα θέσεων επιβατών ενός μεμονωμένου ελικοπτέρου, εξαιρουμένων των θέσεων του πληρώματος, εκείνων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, που είναι εγκεκριμένες από την Αρχή και περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(18) *Μέγιστος επιτρεπόμενος χρόνος έκθεσης.* Η χρονική περίοδος, που καθορίζεται επί τη βάσει της καταγεγραμμένης συχνότητας βλάβης της μονάδας ισχύος για τον τύπο κινητήρα του ελικοπτέρου, κατά τη διάρκεια της οποίας η πιθανότητα βλάβης της μονάδας ισχύος μπορεί να προεξοφληθεί. (Βλέπε επίσης τον ορισμό του χρόνου έκθεσης).

(19) *Μη αφιλόξενο περιβάλλον.*

(i) Περιβάλλον στο οποίο:

(A) Μπορεί να ολοκληρωθεί μια ασφαλής αναγκαστική προσγείωση, και

(B) Οι επιβαίνοντες του ελικοπτέρου μπορεί να προστατευθούν από τα στοιχεία της φύσης, και

(Γ) Η αντίδραση/δυνατότητα έρευνας και διάσωσης εξασφαλίζεται σύμφωνα με την προβλεπόμενη έκθεση,

(ii) Σε οποιαδήποτε περίπτωση, εκείνα τα μέρη μιας πυκνοκατοικημένης περιοχής με επαρκείς χώρους για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να θεωρούνται μη αφιλόξενα.

(20) *Εμπόδιο.* Τα εμπόδια περιλαμβάνουν την επιφάνεια της γης, είτε είναι ξηρά είτε θάλασσα.

(21) *Επιδόσεις Τάξης 1.* Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 είναι εκείνες που έχουν επιδόσεις τέτοιες που, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο έχει την ικανότητα να προσγειωθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης ματαίωσης απογείωσης ή να συνεχίσει ασφαλώς την πτήση προς μια κατάλληλη περιοχή προσγείωσης, εξαρτωμένου από το πότε θα συμβεί η βλάβη.

(22) *Επιδόσεις Τάξης 2.* Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 είναι εκείνες κατά τις οποίες, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, διατίθενται επιδόσεις που δίνουν τη δυνατότητα στο ελικόπτερο να συνεχίσει ασφαλώς την πτήση, εκτός από την περίπτωση που η βλάβη συμβεί νωρίς κατά τη διάρκεια του ελιγμού απογείωσης ή αργά κατά τον ελιγμό προσγείωσης, περιπτώσεις κατά τις οποίες ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

(23) *Επιδόσεις Τάξης 3.* Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων κλάσης 3 είναι εκείνες κατά τις οποίες, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης, μια αναγκαστική προσγείωση ενδέχεται να απαιτηθεί για πολυκινητήριο ελικόπτερο, αλλά θα απαιτηθεί οπωσδήποτε για μονοκινητήριο ελικόπτερο.

(24) *Διαθέσιμη απόσταση ματαίωσης απογείωσης (RTODAH).* Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που δηλώνεται ότι είναι διαθέσιμο και κατάλληλο για ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 για να ολοκληρώσουν ματαίωση απογειώσεως.

(25) *Απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης (RTODRH).* Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την έναρξη της απογείωσης μέχρι το σημείο όπου το ελικόπτερο ακινητοποιείται μετά από βλάβη στη μονάδας ισχύος και ματαίωση της απογείωσης στο αποφασιστικό σημείο απογείωσης.

(26) *Αναφερόμενη συνιστώσα αντιθέτου ανέμου.* Ως αναφερόμενη συνιστώσα αντιθέτου ανέμου νοείται εκείνη που αναφέρεται κατά το χρόνο σχεδιασμού της πτήσης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει σημαντική αλλαγή στο διάνυσμα του ανέμου πριν από την απογείωση.

(27) *Σημείο περιστροφής (Rotation point – RP).* Ως σημείο περιστροφής ορίζεται το σημείο στο οποίο γίνεται εφαρμογή δυνάμεως στο χειριστήριο πορείας για να ξεκινήσει αλλαγή της στάσης της κεφαλής προς τα κάτω, κατά τη διάρκεια του ίχνους πτήσης απογείωσης. Είναι το τελευταίο σημείο στο ίχνος απογείωσης από το οποίο, στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη κινητήρα, μπορεί να επιτευχθεί αναγκαστική προσγείωση στην εξέδρα.

(28) *R.* Ακτίνα στροφείου.

(29) *Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.* Αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσσωση με λογική προσδοκία να μην προκληθούν τραυματισμοί σε πρόσωπα επί του αεροσκάφους ή επί της επιφανείας.

(30) *Αποφασιστικό σημείο απογείωσης (TDP).* Το σημείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των επιδόσεων απογείωσης από το οποίο, όταν διαπιστωθεί βλάβη μιας μονάδας ισχύος, είτε ενδέχεται να γίνει ματαίωση απογείωσης είτε να συνεχισθεί με ασφάλεια η απογείωση.

(31) *Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης (TODAH).* Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν το μήκος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής για ελικόπτερο (εάν παρέχεται) που έχει δηλωθεί ως διαθέσιμη και κατάλληλη ώστε να ολοκληρώσουν την απογείωση τα ελικόπτερα.

(32) *Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (TODRH).* Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την αρχή της απογείωσης μέχρι του σημείου στο οποίο επιτυγχάνονται η V_{TOSS}, ένα επιλεγμένο ύψος και θετική

βαθμίδα ανόδου, μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP, και με τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός των εγκεκριμένων ορίων. Το επιλεγμένο ύψος πρέπει να καθορίζεται με τα στοιχεία του Εγχειριδίου Πτήσεως Ελικοπτέρου, και πρέπει να είναι τουλάχιστον 10,7 μ. (35 πόδια) πάνω από:

(i) την επιφάνεια απογείωσης, ή

(ii) ως εναλλακτικό, ένα επίπεδο που ορίζεται από το υψηλότερο εμπόδιο εντός της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης.

(33) *Ίχνος πτήσεως απογείωσης.* Το κατακόρυφο και οριζόντιο ίχνος, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, από ένα καθορισμένο σημείο στην απογείωση μέχρι τα 1.000 πόδια πάνω από την επιφάνεια του εδάφους.

(34) *Μάζα απογείωσης.* Ως μάζα απογείωσης του ελικοπτέρου πρέπει να νοείται η μάζα του, που περιλαμβάνει κάθε οτιδήποτε και οποιονδήποτε μεταφέρεται κατά την έναρξη της απογείωσης.

(35) *Περιοχή επαφής και ανύψωσης (TLOF).* Μια περιοχή που αντέχει σε φορτίο και επί της οποίας μπορεί να έλθει σε επαφή ή να ανυψωθεί ελικόπτερο.

(36) *Vy.* Βέλτιστος βαθμός ταχύτητας ανόδου.

ΤΜΗΜΑ Ζ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 1

JAR-OPS 3.485
Γενικά

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 1 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α. (βλέπε ACJ OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)).

JAR-OPS 3.490
Απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου, για τη διαδικασία που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί (βλέπε ACJ OPS 3.490 και 3.510).

(2) Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια ώστε:

(i) να είναι δυνατόν να ματαιωθεί η απογείωση ή η προσγείωση εντός της FATO σε περίπτωση που η βλάβη της κρίσιμης μονάδος ισχύος διαπιστώνεται στο ή πριν από το TDP,

(ii) Η απαιτούμενη απόσταση ματαίωσης απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση ματαίωσης απογείωσης, και

(iii) Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης.

(v) Ως εναλλακτική, η απαίτηση του JAR OPS 3.490(α)(2)(iii) ανωτέρω μπορεί να αγνοηθεί υπό την προϋπόθεση ότι το ελικόπτερο, με βλάβη της κρίσιμης μονάδος ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP μπορεί, όταν συνεχίζεται η απογείωση, αποφεύγει όλα τα εμπόδια μέχρι την απαιτούμενη απόσταση απογείωσης με κατακόρυφο περιθώριο όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) (βλέπε ACJ OPS 3.480(α)(31)),

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης:

(γ) Το τμήμα της απογείωσης μέχρι το TDP, συμπεριλαμβανομένου, πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεσθεί ματαίωση απογείωση.

(δ) Για απογείωση που χρησιμοποιεί διαδικασία οπισθοκίνησης (πλευρικής μετάβασης), ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, όλα τα εμπόδια στην περιοχή οπισθοκίνησης (πλευρικής μετάβασης) αποφεύγονται με επαρκές περιθώριο (βλέπε ACJ OPS 3.490(δ)).

JAR-OPS 3.495
Ίχνος πτήσεως απογείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, από το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης με βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP, ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης είναι τέτοια που το ίχνος πτήσεως απογείωσης παρέχει κατακόρυφο περιθώριο όχι λιγότερο από 10,7 μ. (35 πόδια) για πτητικές λειτουργίες VFR και 10,7 μ. (35 πόδια) + 0,01 DR για πτητικές λειτουργίες IFR πάνω από τα εμπόδια που βρίσκονται στο ίχνος ανόδου. Μόνον τα εμπόδια που καθορίζονται στο JAR OPS 3.477 πρέπει να εξετάζονται.

(2) Όταν γίνεται αλλαγή κατεύθυνσης περισσότερο από 15°, παρέχεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης επί της ικανότητας συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αποφυγής εμποδίων. Αυτή η στροφή δεν πρέπει να αρχίζει πριν επιτευχθεί ύψος 61 μ. (200 ποδών) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης εκτός εάν επιτρέπεται ως τμήμα εγκεκριμένης διαδικασίας του Εγχειριδίου Πτήσεως.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης.

JAR-OPS 3.500
Κατά τη διαδρομή – κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσης κατά τη διαδρομή, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, που είναι κατάλληλο για τις μετεωρολογικές συνθήκες που αναμένονται για την πτήση, συμμορφώνεται με κάποια από τις υποπαραγράφους (1), (2) ή (3) παρακάτω σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής.

(1) Όταν η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί οποιαδήποτε στιγμή χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια

του εδάφους, η μάζα του ελικοπτέρου επιτρέπει βαθμό ανόδου τουλάχιστον 50 πόδια ανά λεπτό με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας σε απόλυτο ύψος τουλάχιστον 300 μ. (1.000 ποδών), 600 μ. (2.000 ποδών) σε περιοχές ορεινού εδάφους, πάνω από όλο το ανάγλυφο του εδάφους και τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής και εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) σε αμφότερες τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους.

(2) Όταν η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια του εδάφους, το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση από το απόλυτο ύψος πλεύσης έως το ύψος των 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το πεδίο προσγείωσης όπου μπορεί να γίνει προσγείωση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.510. Το ίχνος πτήσης αποφεύγει κατακόρυφα, κατά τουλάχιστον 300 μ. (1.000 πόδια), 600 μ. (2.000 πόδια) σε περιοχές ορεινού εδάφους, όλο το ανάγλυφο του εδάφους και τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής και εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) σε αμφότερες τις πλευρές του προτιθέμενου ίχνους. Μπορεί να χρησιμοποιηθούν τεχνικές έκπτωσης προς τα κάτω.

(3) Όταν η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί σε VMC με οπτική επαφή με την επιφάνεια του εδάφους, το ίχνος πτήσης επιτρέπει στο ελικόπτερο να συνεχίσει την πτήση από το απόλυτο ύψος πλεύσης έως το ύψος των 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το πεδίο προσγείωσης όπου μπορεί να γίνει προσγείωση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.510, χωρίς να πετάξει οποτεδήποτε κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσεως, θα πρέπει να εξετασθούν τα εμπόδια που βρίσκονται εντός 900 μ. εκατέρωθεν της διαδρομής.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α)(2) ή (α)(3) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι:

(1) Η κρίσιμη μονάδα ισχύος θεωρείται ότι έπαθε βλάβη στο πλέον κρίσιμο σημείο κατά μήκος της διαδρομής.

(2) Υπολογίζονται οι επιδράσεις των ανέμων επί του ίχνους πτήσεως.

(3) Η απόρριψη καυσίμου σχεδιάζεται να γίνει μόνο στην έκταση που απαιτείται για να μείνουν στο ελικόπτερο τα απαιτούμενα αποθέματα καυσίμου και για να χρησιμοποιήσει ασφαλή διαδικασία (Βλέπε ACJ OPS 3.500(β)(3).

(4) Η απόρριψη καυσίμου δεν σχεδιάζεται κάτω από 1.000 πόδια πάνω από το έδαφος.

(γ) Τα περιθώρια εύρους των υποπαραγράφων (α)(1) και (α)(2) ανωτέρω πρέπει να αυξηθούν στα 18,5 χλμ. (10 ν.μ.) εφόσον δεν μπορεί να επιτευχθεί ναυτιλιακή ακρίβεια για το 95% του συνολικού χρόνου πτήσεως (βλέπε JAR-OPS 3.240, 3.243 και 3.250).

JAR-OPS 3.505
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.510
Προσγείωση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου, για τη διαδικασία που θα χρησιμοποιηθεί (βλέπε ACJ OPS 3.490 και 3.510).

(2) στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο στο ή πριν από το LDP, είναι δυνατόν είτε να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί εντός της FATO, είτε να εκτελέσει αποτυχημένη προσγείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης με κατακόρυφο περιθώριο 10,7 μ. (35 ποδών) (βλέπε ACJ OPS 3.480(α)(32)).Μόνον τα εμπόδια που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.477 πρέπει να εξετάζονται.

(3) στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο στο ή μετά από το LDP, είναι δυνατόν να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος πτήσης, και

(4) στην περίπτωση που διαπιστωθεί βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο στο ή μετά από το LDP, είναι δυνατόν είτε να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί εντός της FATO.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR-OPS 3.475(γ) για τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης στο ελικοδρόμιο προορισμού ή σε οιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, εάν απαιτείται.

(γ) Το τμήμα της προσγείωσης από το LDP μέχρι το σημείο επαφής, πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας του εδάφους.

ΤΜΗΜΑ Η – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 2

JAR-OPS 3.515
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α (βλέπε επίσης ACJ στο JAR-OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)).

JAR-OPS 3.517
Πτητικές Λειτουργίες χωρίς Εξασφαλισμένη Δυνατότητα Ασφαλούς Αναγκαστικής Προσγείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι οι πτητικές λειτουργίες χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης δεν θα διεξάγονται εκτός από την περίπτωση που στον αερομεταφορέα έχει εκχωρηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α). (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.470(α)(1).)

JAR-OPS 3.520
Απογείωση

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)
(Βλέπε IEM OPS 3.520 και 3.535)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι:

(1) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για βαθμό ανόδου 150 ποδών ανά λεπτό στα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του ελικοδρομίου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλο βαθμό ισχύος.

(2) Για πτητικές λειτουργίες εκτός από εκείνες που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.517(α), η απογείωση διεξάγεται έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεσθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μέχρι του σημείου όπου είναι δυνατή η ασφαλής επικοινωνία της πτήσεως (βλέπε ACJ στο Τμήμα Η παράγραφος 6.2).

(3) Για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το JAR-OPS 3.517(α) επιπλέον των απαιτήσεων του (α)(1) ανωτέρω:

(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου για μετεώριση AEO OGE σε άπνοια με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία με κατάλληλη επιλογή ισχύος:

(ii) Για πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας:

(A) με ελικόπτερο που έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 19, και

(B) από 1[ης] Ιανουαρίου 2010 οποιοδήποτε ελικόπτερο επιχειρεί προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας που βρίσκεται σε μη πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον όπως ορίζεται στο JAR-OPS 3.480(13)(ii)(A)

στη μάζα απογείωσης λαμβάνονται υπόψη: η διαδικασία, η πρόσκρουση στο άκρο της εξέδρας, και η απότομη κάθοδος που είναι κατάλληλη για το ύψος του ελικοδρομίου εξέδρας – με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλη επιλογή ισχύος.

(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR-OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης.

(γ) Το τμήμα της απογείωσης πριν καλυφθεί η απαίτηση του JAR-OPS 3.525 πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας του εδάφους.

JAR-OPS 3.525
Ίχνος Πτήσεως Απογείωσης

(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι από το DPATO ή, ως εναλλακτικό, όχι μετά από τα 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια απογείωσης με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, καλύπτονται οι απαιτήσεις του JAR-OPS 3.495(α)(1), (2) και (β).

JAR-OPS 3.530
Κατά τη διαδρομή – Κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι καλύπτεται η απαίτηση του JAR-OPS 3.500.

JAR-OPS 3.535
Προσγείωση

(Βλέπε IEM OPS 3.520 και 3.535)
(Βλέπε ACJ στο Τμήμα Η)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να βεβαιώνεται ότι:
(1) Η μάζα προσγείωσης κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης δεν υπερβαίνει την μέγιστη μάζα που καθορίζεται για βαθμό ανόδου 150 ποδών ανά λεπτό στα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του ελικοδρομίου με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλη επιλογή ισχύος.
(2) Εάν η βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος συμβεί σε οποιοδήποτε σημείο του ίχνους προσέγγισης:
(i) μπορεί να εκτελεσθεί αποτυχημένη προσγείωση που πληροί την απαίτηση του JAR-OPS 3.525, ή
(ii) για πτητικές λειτουργίες εκτός από εκείνες που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.517(α) το ελικόπτερο μπορεί να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.
(3) Για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το JAR-OPS 3.517(α) επιπλέον των απαιτήσεων του (α)(1) ανωτέρω:
(i) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου για μετεώριση AEO OGE σε άπνοια με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία με κατάλληλη επιλογή ισχύος:
(ii) Για πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας:
(A) με ελικόπτερο που έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 19, και
(B) από 1ης Ιανουαρίου 2010 οποιοδήποτε ελικόπτερο επιχειρεί προς/από ελικοδρόμιο εξέδρας που βρίσκεται σε μη πυκνοκατοικημένο αφιλόξενο περιβάλλον όπως ορίζεται στο JAR-OPS 3.480(13)(ii)(A)
στη μάζα απογείωσης λαμβάνεται υπόψη: η διαδικασία και η απότομη κάθοδος που είναι κατάλληλη για το ύψος του ελικοδρομίου εξέδρας – με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν με κατάλληλη επιλογή ισχύος.
(β) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατάλληλες παράμετροι του JAR-OPS 3.475(γ) στο ελικοδρόμιο αναχώρησης ή οποιοδήποτε ελικοδρόμιο εναλλαγής, εφόσον απαιτείται.
(γ) Το τμήμα της απογείωσης μετά το οποίο δεν μπορεί να καλυφθεί η απαίτηση του JAR-OPS 3.525 πρέπει να διεξάγεται εν όψει της επιφανείας του εδάφους.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517 (α)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης

(Βλέπε JAR-OPS 3.517(α))
(Βλέπε ACJ-1 στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α))
(Βλέπε ACJ-2 στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α))

(α) *Έγκριση:*
(1) Μετά από εκτίμηση κινδύνου, ο αερομεταφορέας μπορεί να εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων απογείωσης και προσγείωσης, σύμφωνα με έγκριση στην οποία καθορίζονται:
(i) Ο τύπος του ελικοπτέρου, και
(ii) Ο τύπος των πτητικών λειτουργιών.
(2) Μια τέτοια έγκριση θα υπόκειται στις παρακάτω προϋποθέσεις:
(i) Σύνολο προϋποθέσεων που πρέπει να εφαρμόζονται από τον αερομεταφορέα για να λάβει και διατηρήσει την έγκριση για τον τύπο του ελικοπτέρου,
(ii) Εφαρμογή Συστήματος Παρακολούθησης Χρήσης.

ΤΜΗΜΑ Θ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 3

JAR-OPS 3.540
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Τα ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 3 είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α ή Β (βλέπε επίσης ACJ OPS 3.480(α)(1) και (α)(2).

(2) Οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται μόνον από/προς εκείνα τα ελικοδρόμια και πάνω από εκείνες τις διαδρομές, περιοχές και αποκλίσεις που βρίσκονται σε μη αφιλόξενο περιβάλλον, εκτός από τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης όπως προβλέπονται στο (β) κατωτέρω.

(β) Ο αερομεταφορέας μπορεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες προς/από ελικοδρόμιο που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένου αφιλόξενου περιβάλλοντος, χωρίς εξασφαλισμένη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης (βλέπε ACJ OPS 3.540(β)):

(1) κατά τη διάρκεια απογείωσης, πριν επιτευχθεί η Vy ή 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια απογείωσης, ή

(2) κατά τη διάρκεια προσγείωσης, κάτω από 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης,

υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει εκχωρηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α).

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες:

(1) χωρίς οπτική επαφή με την επιφάνεια του εδάφους,

(2) κατά τη νύχτα,

(3) όταν η βάση νεφών είναι λιγότερο από 600 πόδια, ή

(4) όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 800 μέτρα.

JAR-OPS 3.545
Απογείωση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης. Εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε δεν είναι πιθανόν να επιτευχθεί αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους, η μάζα απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης.

(β) στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο 3.540(β).

JAR-OPS 3.550
Κατά τη διαδρομή

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Το ελικόπτερο είναι ικανό, με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία εντός των καθοριζομένων συνθηκών μεγίστης συνεχούς ισχύος, να συνεχίσει κατά μήκος της προτιθέμενης διαδρομής ή σε μια προγραμματισμένη απόκλιση χωρίς να πετάξει σε οποιοδήποτε σημείο κάτω από το κατάλληλο ελάχιστο ύψος πτήσης, και

(β) στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

JAR-OPS 3.555
Προσγείωση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Η μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου, κατά τον προβλεπόμενο χρόνο προσγείωσης, δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους με όλες τις μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης. Εάν οι συνθήκες είναι τέτοιες ώστε δεν είναι πιθανόν να επιτευχθεί η αιώρηση εντός της επίδρασης του εδάφους, η μάζα προσγείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται για αιώρηση εκτός επίδρασης εδάφους με όλες τις μονάδες

ισχύος να λειτουργούν σε ισχύ απογείωσης.

(β) στην περίπτωση βλάβης της μονάδας ισχύος, το ελικόπτερο είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, εκτός εάν επιχειρεί σύμφωνα με την ευνοϊκή διάταξη που περιέχεται στην υποπαράγραφο 3.540(α)(2) ή 3.540(β).

ΤΜΗΜΑ Ι – ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

JAR-OPS 3.605
Γενικά

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, η φόρτωση, η μάζα και το κέντρο βάρους του ελικοπτέρου συμμορφώνονται με τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου, ή το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, εφόσον είναι περισσότερο περιοριστικό.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε ελικοπτέρου με πραγματική ζύγιση αυτού πριν από την αρχική του είσοδο σε υπηρεσία, και στη συνέχεια ανά διαστήματα των 4 ετών. Οι συσσωρευμένες επιπτώσεις των μετατροπών και επισκευών επί της μάζα και της ζυγοστάθμισης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Επιπλέον, τα ελικόπτερα πρέπει να επαναζυγίζονται, εφόσον η επίπτωση των μετατροπών επί της μάζας και της ζυγοστάθμισης δεν είναι επακριβώς γνωστή.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα όλων των λειτουργικών εξαρτημάτων και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στην συνολική μάζα λειτουργίας του ελικοπτέρου, με ζύγιση ή με τη χρήση σταθερών μαζών. Πρέπει να καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους επί του κέντρου βάρους του ελικοπτέρου.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, που περιλαμβάνει και οποιοδήποτε έρμα, με πραγματική ζύγιση ή να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβάτη και αποσκευής, όπως καθορίζονται στο JAR-OPS 3.620.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου, χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα ή, εάν δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε IEM OPS 3.605(ε).)

JAR-OPS 3.607
Ορολογία

(α) *Συνολική μάζα λειτουργίας (Dry operating mass).* Η συνολική μάζα του ελικοπτέρου, που είναι έτοιμο για καθορισμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, εξαιρουμένων όλου του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου και του ωφέλιμου φορτίου.

(β) *Μέγιστη μάζα απογείωσης (Maximum Take-off Mass).* Η μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική μάζα του ελικοπτέρου κατά την απογείωση.

(γ) *Ωφέλιμο φορτίο (Traffic Load).* Η συνολική μάζα επιβατών, αποσκευών και φορτίου, που περιλαμβάνει και οποιοδήποτε φορτίο άνευ αμοιβής.

(δ) *Κατάταξη επιβατών.*

(1) Οι ενήλικες, άρρενες και θήλεις, καθορίζονται ως άτομα ηλικίας 12 ετών και άνω.

(2) Τα παιδιά καθορίζονται ως άτομα ηλικίας δύο ετών και άνω, τα οποία όμως είναι λιγότερο από 12 ετών.

(3) Τα νήπια καθορίζονται ως άτομα τα οποία είναι ηλικίας λιγότερο από 2 ετών.

JAR-OPS 3.610
Φόρτωση, μάζα και ζυγοστάθμιση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει, στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, τις αρχές και μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, που πληρούν τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.605. Το σύστημα αυτό πρέπει να καλύπτει όλους τους τύπους των προτιθέμενων πτητικών λειτουργιών.

JAR-OPS 3.615
Τιμές μάζας για το πλήρωμα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί τις ακόλουθες τιμές μάζας για να καθορίζει τη συνολική μάζα λειτουργίας:

(1) Τις πραγματικές μάζες, που περιλαμβάνουν και οποιεσδήποτε αποσκευές του πληρώματος, ή

(2) Τις σταθερές μάζες, που περιλαμβάνουν και χειραποσκευές, των 85 kg για τα μέλη του πληρώματος, ή

(3) Άλλες σταθερές μάζες που είναι αποδεκτές από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διορθώνει τη συνολική μάζα λειτουργίας ώστε να λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε πρόσθετες αποσκευές. Η θέση των πρόσθετων αποσκευών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του κέντρου βάρους του ελικοπτέρου.

JAR-OPS 3.620
Τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την μάζα των επιβατών και των ελεγμένων αποσκευών, χρησιμοποιώντας είτε την πραγματική μάζα κάθε προσώπου και την πραγματική ζυγισμένη μάζα των αποσκευών, είτε τις σταθερές τιμές μάζας που καθορίζονται στους Πίνακες 1 έως 3 κατωτέρω, εκτός όταν οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών είναι λιγότερες από 6. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η μάζα των επιβατών μπορεί να καθοριστεί με προφορική δήλωση κάθε επιβάτη, ή εξ ονόματος του, και προσθέτοντας σε αυτήν μια προκαθορισμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζονται οι χειραποσκευές και ο ρουχισμός (Βλέπε AMC OPS 3.620(α)). Η διαδικασία που καθορίζει πότε να επιλέγονται πραγματικές ή σταθερές μάζες, καθώς και η διαδικασία που πρόκειται να ακολουθείται όταν χρησιμοποιούνται προφορικές δηλώσεις πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Στην περίπτωση καθορισμού της πραγματικής μάζας με ζύγιση, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπεριλαμβάνονται τα προσωπικά αντικείμενα και οι χειραποσκευές των επιβατών. Η ζύγιση αυτή πρέπει να διεξάγεται αμέσως πριν από την επιβίβαση και σε παρακείμενη θέση.

(γ) Στην περίπτωση καθορισμού της μάζας των επιβατών με τη χρήση σταθερών τιμών μάζας, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι σταθερές τιμές μάζας που παρατίθενται στους Πίνακες 1, 2 και 3 κατωτέρω, οι οποίες περιλαμβάνουν τη μάζα οποιουδήποτε νηπίου ηλικίας κάτω των 2 ετών που μεταφέρεται από ενήλικα σε θέση επιβάτη. Τα νήπια που καταλαμβάνουν χωριστές θέσεις επιβατών πρέπει να θεωρούνται ως παιδιά για τους σκοπούς αυτής της υποπαραγράφου.

(δ) Όταν ο συνολικός αριθμός θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικόπτερο είναι 20 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι σταθερές μάζες αρρένων και θηλέων του Πίνακα 1. Εναλλακτικά, σε περιπτώσεις όπου ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται είναι 30 ή περισσότερες, εφαρμόζονται οι τιμές μάζας "Όλοι ενήλικες" του Πίνακα 1.

Πίνακας 1

Θέσεις επιβατών:	**20 και άνω**		**30 και άνω**
	Άρρενες	Θήλεις	**Όλοι ενήλικες**
Όλες οι πτήσεις	82 kg	64 kg	78 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 kg		
Στολές επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 kg		

(ε) Όταν ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται επί ελικοπτέρου είναι 10–19, συμπεριλαμβανομένων, ισχύουν οι σταθερές μάζες του Πίνακα 2.

Πίνακας 2

Θέσεις επιβατών:	**10-19**	
	Άρρενες	Θήλεις
Όλες οι πτήσεις	86 kg	68 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 kg	
Στολές επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 kg	

(στ) Όταν ο αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται είναι 1–5 ή 6–9, συμπεριλαμβανομένων, ισχύουν οι σταθερές μάζες που Πίνακα 3.

Πίνακας 3

Θέσεις επιβατών:	1–5	6–9
Άρρενες	98 kg	90 kg
Θήλεις	80 kg	72 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg
Χειραποσκευές (όπου έχει εφαρμογή)	6 kg	
Στολές επιβίωσης (όπου έχει εφαρμογή)	3 kg	

(ζ) Όταν ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διατίθενται στο ελικόπτερο είναι 20 ή περισσότερες, η σταθερή τιμή μάζας για κάθε τεμάχιο ελεγμένων αποσκευών είναι 13 kg. Για ελικόπτερα με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, πρέπει να χρησιμοποιείται η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών, που καθορίζεται με ζύγιση.

(η) Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας επιθυμεί να χρησιμοποιήσει σταθερές τιμές μάζας, που είναι διαφορετικές από αυτές που περιέχονται στους Πίνακες 1 έως 3 ανωτέρω, πρέπει να ενημερώνει την Αρχή για τους λόγους του και να λαμβάνει την έγκριση της εκ των προτέρων. Πρέπει επίσης να υποβάλλει για έγκριση λεπτομερές σχέδιο ελέγχου ζύγισης και να εφαρμόζει τη μέθοδο στατιστικής ανάλυσης που αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η). Μετά την επιβεβαίωση και έγκριση από την Αρχή των αποτελεσμάτων του ελέγχου ζύγισης, οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας εφαρμόζονται μόνο για τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε περιπτώσεις που είναι συμβατές με εκείνες υπό τις οποίες διεξήχθη ο έλεγχος. Όταν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας υπερβαίνουν εκείνες των Πινάκων 1-3, τότε πρέπει να χρησιμοποιούνται οι εν λόγω μεγαλύτερες τιμές. (Βλέπε IEM OPS3.620(η).)

(θ) Σε οποιαδήποτε πτήση που αναγνωρίζεται ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών, των οποίων οι μάζες, που περιλαμβάνουν και τις χειραποσκευές, αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα των επιβατών αυτών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας. (Βλέπε IEM OPS 3.620(θ) και (ι).)

(ι) Εφόσον χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζας για τις ελεγμένες αποσκευές και ένας σημαντικός αριθμός επιβατών παραδίδει στον έλεγχο αποσκευές που αναμένεται να υπερβαίνουν τη σταθερή μάζα αποσκευών, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει την πραγματική μάζα αυτών των αποσκευών με ζύγιση ή με την προσθήκη επαρκούς επιπλέον μάζας. (Βλέπε IEM OPS 3.620(θ) και (ι).)

(ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο κυβερνήτης ενημερώνεται όταν έχει χρησιμοποιηθεί μη τυποποιημένη μέθοδος για τον προσδιορισμό της μάζας του φορτίου και ότι η μέθοδος αυτή αναφέρεται στην τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.

JAR-OPS 3.625
Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του. Η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να προσδιορίζει ότι το φορτίο και η κατανομή του είναι τέτοιά ώστε δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης του ελικοπτέρου. Το όνομα του προσώπου που προετοιμάζει την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να αναφέρεται επί του εγγράφου. Το πρόσωπο που επιβλέπει τη φόρτωση του ελικοπτέρου πρέπει να βεβαιώνει ενυπόγραφα ότι το φορτίο και η κατανομή του είναι σύμφωνα με την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης. Αυτό το έγγραφο πρέπει να είναι αποδεκτό από τον κυβερνήτη, ο οποίος βεβαιώνει την αποδοχή του συνυπογράφοντας ή με ισοδύναμο τρόπο. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.1055 (α)(12).)

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει διαδικασίες για αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο.

(γ) Υπό την προϋπόθεση έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές διαδικασίες, αντί των διαδικασιών που απαιτούνται από τις παραγράφους (α) και (β) ανωτέρω.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605
Μάζα και ζυγοστάθμιση – Γενικά

(Βλέπε JAR-OPS 3.605)

(α) *Καθορισμός της συνολικής μάζας λειτουργίας ελικοπτέρου*

(1) *Ζύγιση ελικοπτέρου*

(i) Τα καινούργια ελικόπτερα κανονικά ζυγίζονται στο εργοστάσιο και μπορούν να τεθούν σε πτητική λειτουργία χωρίς να επαναζυγίζονται, εφόσον οι καταχωρίσεις μάζας και ζυγοστάθμισης έχουν διορθωθεί για μεταβολές και μετατροπές στο ελικόπτερο. Τα ελικόπτερα που μεταβιβάζονται από έναν αερομεταφορέα του JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα ελέγχου μάζας σε έναν άλλον αερομεταφορέα του JAA με εγκεκριμένο πρόγραμμα, δεν απαιτείται να ζυγίζονται πριν από τη χρήση από τον παραλαμβάνοντα αερομεταφορέα, εκτός εάν έχουν παρέλθει περισσότερα από 4 έτη από την τελευταία ζύγιση.

(ii) Η συγκεκριμένη μάζα και η θέση του κέντρου βάρους (CG) κάθε ελικοπτέρου πρέπει να επαναπροσδιορίζονται περιοδικά. Το μέγιστο διάστημα μεταξύ δύο ζυγίσεων πρέπει να καθορίζεται από τον αερομεταφορέα και πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.605(β). Επιπροσθέτως, η μάζα και το CG κάθε ελικοπτέρου πρέπει να επαναπροσδιορίζονται είτε:

(A) Με ζύγιση, είτε

(B) Με υπολογισμό, εάν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να παρέχει την αναγκαία δικαιολόγηση, ώστε να αποδείξει την εγκυρότητα της μεθόδου υπολογισμού που επελέγη,

οποτεδήποτε οι αθροιστικές αλλαγές στη συνολική μάζα λειτουργίας υπερβαίνουν το ± 0,5% της μέγιστης μάζας προσγείωσης.

(2) *Διαδικασία ζύγισης*

(i) Η ζύγιση πρέπει να πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

(ii) Πρέπει να λαμβάνονται οι συνήθεις προφυλάξεις που είναι σύμφωνες με την ορθή πρακτική, όπως:

(A) Να πραγματοποιείται έλεγχος πληρότητας του ελικοπτέρου και του εξοπλισμού,

(B) Να καθορίζεται ότι έχουν υπολογισθεί σωστά τα υγρά,

(Γ) Να εξασφαλίζεται ότι το ελικόπτερο είναι απαλλαγμένο από οτιδήποτε περιττό, και

(Δ) Να εξασφαλίζεται ότι η ζύγιση πραγματοποιείται σε κλειστό χώρο.

(iii) Οποιοσδήποτε εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για ζύγιση πρέπει να ρυθμίζεται κατάλληλα, να μηδενίζεται και να χρησιμοποιείται συμφωνά με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Κάθε ζυγός πρέπει να διακριβώνεται είτε από τον κατασκευαστή, είτε από την Εθνική Υπηρεσία Μέτρων και Σταθμών, είτε από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο οργανισμό εντός 2 ετών ή εντός χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού ζύγισης, οποιοδήποτε είναι λιγότερο. Ο εξοπλισμός πρέπει να επιτρέπει τον ακριβή προσδιορισμό της μάζας του ελικοπτέρου. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφο (α)(2)(iii).)

(β) *Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο.* Εκτός από τις σταθερές μάζες για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές, ο αερομεταφορέας μπορεί να υποβάλλει για έγκριση από την Αρχή σταθερές μάζες και για άλλα στοιχεία του φορτίου.

(γ) *Φόρτωση ελικοπτέρου*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση των ελικοπτέρων του εκτελείται υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου προσωπικού.

(2) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η φόρτωση του φορτίου είναι σύμφωνη με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και ζυγοστάθμισης του ελικοπτέρου.

(3) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα φορτίου ή/και τα μέγιστα όρια καθισμάτων.

(4) Ο αερομεταφορέας, κατά τη φόρτωση, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές εν πτήσει (π.χ. Πτητικές λειτουργίες με ανυψωτικό μηχανισμό στις Δημόσιες Αερομεταφορές),

(δ) *Όρια κέντρου βάρους*

(1) *Επιχειρησιακός φάκελος CG.* Πρέπει να εφαρμόζονται επιχειρησιακά περιθώρια στον πιστοποιημένο φάκελο κέντρου βάρους, εκτός εάν εφαρμόζεται η πρακτική της κατανομής καθισμάτων και λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη για ακρίβεια στον υπολογισμό της ζυγοστάθμισης οι επιδράσεις του αριθμού επιβατών ανά σειρά καθισμάτων, του φορτίου σε ανεξάρτητα διαμερίσματα φορτίου και του καυσίμου σε ανεξάρτητες δεξαμενές. Για τον καθορισμό των περιθωρίων του CG, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές αποκλίσεις από την υποτιθέμενη κατανομή φορτίου. Εάν εφαρμόζεται η πρακτική της ελεύθερης επιλογής καθισμάτων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εισάγει διαδικασίες για να εξασφαλίσει διορθωτικές ενέργειες από το πλήρωμα διακυβέρνησης ή το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση που συμβεί ακραία διαμήκης επιλογή καθισμάτων. Τα περιθώρια του CG και οι σχετικές επιχειρησιακές διαδικασίες, που περιλαμβάνουν και υποθέσεις σχετικά με τον τρόπο που κάθονται οι επιβάτες, πρέπει να είναι αποδεκτά από την Αρχή. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφο (δ).)

(2) *Κέντρο βάρους εν πτήσει.* Επιπροσθέτως της υποπαραγράφου (δ)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν πλήρως υπόψη την ακραία μεταβολή στη διαδρομή του CG κατά την πτήση, που προκαλείται από τις κινήσεις των επιβατών/ πληρώματος, καθώς και από την

κατανάλωση/ μετακίνηση καυσίμου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η)
Διαδικασία για τον καθορισμό αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και αποσκευές
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η))

(α) *Επιβάτες*

(1) *Μέθοδος δειγματοληψίας βάρους.* Η μέση μάζα των επιβατών και των χειραποσκευών τους πρέπει να καθορίζεται με ζύγιση, λαμβάνοντας τυχαία δείγματα. Η επιλογή των τυχαίων δειγμάτων πρέπει, από τη φύση και το εύρος της, να είναι αντιπροσωπευτική του όγκου των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, τη συχνότητα των πτήσεων σε διάφορες διαδρομές, τις αφικνούμενες και αναχωρούσες πτήσεις, την εποχή εφαρμογής και τη χωρητικότητα θέσεων του ελικοπτέρου.

(2) *Μέγεθος δείγματος.* Το σχέδιο ελέγχου πρέπει να καλύπτει τη ζύγιση τουλάχιστον του μεγαλύτερου:

(i) Αριθμού επιβατών που υπολογίζεται σύμφωνα με πιλοτικό δείγμα, χρησιμοποιώντας συνήθεις διαδικασίες στατιστικής ανάλυσης και βασίζεται σε σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) 1% για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" και 2% για ξεχωριστές μέσες μάζες "Αρρένων" και "Θηλέων" (η στατιστική διαδικασία, συμπληρωμένη με ένα επεξεργασμένο παράδειγμα για τον καθορισμό του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος και της μέσης μάζας, περιλαμβάνεται στο IEM OPS 3.620(η)), και

(ii) Για ελικόπτερα:

(Α) Με χωρητικότητα θέσεων επιβατών 40 και άνω, ενός συνόλου 2.000 επιβατών, ή

(Β) Με χωρητικότητα θέσεων επιβατών λιγότερο από 40, ενός συνολικού αριθμού 50 x (τη χωρητικότητα θέσεων επιβατών).

(3) *Μάζες επιβατών.* Οι μάζες των επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν τη μάζα των προσωπικών αντικειμένων των επιβατών που μεταφέρουν όταν εισέρχονται στο ελικόπτερο. Όταν λαμβάνονται τυχαία δείγματα μαζών επιβατών, τα νήπια πρέπει να ζυγίζονται μαζί με τον ενήλικα που τα συνοδεύει. (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.607(δ) και JAR-OPS 3.620 (γ), (δ) και (ε)).

(4) *Τόπος ζύγισης.* Ο τόπος ζύγισης των επιβατών πρέπει να επιλέγεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο ελικόπτερο, σε ένα σημείο όπου είναι απίθανο να επέλθει αλλαγή της μάζας του επιβάτη, με την απόρριψη ή την ανάληψη περισσότερων προσωπικών αντικειμένων, και πριν οι επιβάτες επιβιβασθούν στο ελικόπτερο.

(5) *Μηχανή ζύγισης.* Η μηχανή ζύγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για ζύγιση των επιβατών πρέπει να έχει δυνατότητα τουλάχιστον 150 kg. Η μάζα πρέπει να επιδεικνύεται με ελάχιστη υποδιαίρεση 500 γρ. Η μηχανή ζύγισης πρέπει να είναι ακριβής εντός του 0,5% ή 200 γρ. οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο.

(6) *Καταγραφή των τιμών μάζας.* Για κάθε πτήση καταγράφονται η μάζα των επιβατών, η αντίστοιχη κατηγορία επιβατών (δηλαδή άρρενες/θήλεις/παιδιά) καθώς και ο αριθμός πτήσης.

(β) *Ελεγμένες αποσκευές.* Η στατιστική διαδικασία για τον καθορισμό των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας αποσκευών που βασίζεται σε μέσες μάζες αποσκευών του ελάχιστου απαιτούμενου μεγέθους δείγματος είναι βασικά η ίδια όπως για τους επιβάτες και όπως καθορίζεται στη υποπαράγραφο (α)(1) (βλέπε επίσης IEM OPS 3.620(η)). Για αποσκευές, το σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) ανέρχεται σε 1%. Πρέπει να ζυγιστούν κατ' ελάχιστον 2.000 τεμάχια ελεγμένων αποσκευών.

(γ) *Καθορισμός αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές*

(1) Για να εξασφαλισθεί ότι, αντί για τη χρήση πραγματικών μαζών που προσδιορίστηκαν με ζύγιση, η χρήση των αναθεωρημένων σταθερών τιμών μάζας για επιβάτες και ελεγμένες αποσκευές δεν επηρεάζει δυσμενώς την επιχειρησιακή ασφάλεια, πρέπει να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση (βλέπε IEM OPS 3.620(η)) για να εξασφαλίζεται ότι αυτές. Η ανάλυση αυτή θα δημιουργήσει μέσες τιμές μάζας για επιβάτες και αποσκευές, καθώς και για άλλα στοιχεία.

(2) Σε ελικόπτερα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών, οι ανωτέρω μέσες τιμές εφαρμόζονται ως αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για άρρενες και θήλεις.

(3) Σε μικρότερα ελικόπτερα, πρέπει να προστίθενται οι ακόλουθες αυξήσεις στη μέση μάζα επιβατών προκειμένου να προκύψουν οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας:

Αριθμός θέσεων επιβατών	**Απαιτούμενη επιπλέον μάζα**
1-5 συμπ/νων	16 kg
6-9 συμπ/νων	8 kg
10-19 συμπ/νων	4 kg

Εναλλακτικά, οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας για την περίπτωση "Όλοι ενήλικες" μπορεί να ισχύουν για ελικόπτερα με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών. Οι αναθεωρημένες σταθερές (μέσες) τιμές μάζας αποσκευών ισχύουν για ελικόπτερα με 20 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

(4) Οι αερομεταφορείς έχουν την επιλογή να υποβάλουν λεπτομερές σχέδιο ελέγχου στην Αρχή για έγκριση, και συνεπώς μια απόκλιση από την αναθεωρημένη σταθερή τιμή μάζας, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή η αποκλίνουσα τιμή καθορίζεται με τη χρήση της διαδικασίας που ερμηνεύεται στο παρόν Προσάρτημα. Οι αποκλίσεις αυτές πρέπει να αναθεωρούνται σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη. (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (γ)(4).)

(5) Οι αναθεωρημένες σταθερές τιμές μάζας για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" πρέπει να βασίζονται σε μια αναλογία αρρένων/ θηλέων 80/20 αναφορικά με όλες τις πτήσεις. Εάν ο αερομεταφορέας επιθυμεί να λάβει έγκριση για χρήση διαφορετικής αναλογίας σε συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις, τότε πρέπει να υποβληθούν τα στοιχεία στην Αρχή, αποδεικνύοντας ότι η εναλλακτική αναλογία αρρένων/ θηλέων είναι συντηρητική και καλύπτει τουλάχιστον το 84% των πραγματικών αναλογιών αρρένων/ θηλέων σε δείγμα τουλάχιστον 100 αντιπροσωπευτικών πτήσεων.

(6) Οι μέσες τιμές μάζας που προκύπτουν στρογγυλοποιούνται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό σε kg. Οι τιμές μάζας των ελεγμένων αποσκευών στρογγυλοποιούνται στο πλησιέστερο 0,5 kg, κατά περίπτωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625
Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

(Βλέπε JAR-OPS 3.625)
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625)

(α) *Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης*

(1) *Περιεχόμενα*

(i) Η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

(Α) Το νηολόγιο και τον τύπο του ελικοπτέρου,
(Β) Τον αριθμό αναγνώρισης της πτήσης και την ημερομηνία,
(Γ) Το όνομα του κυβερνήτη,
(Δ) Το όνομα του προσώπου που συνέταξε το έγγραφο,
(Ε) Τη συνολική μάζα λειτουργίας και το αντίστοιχο CG του ελικοπτέρου,
(ΣΤ) Τη μάζα του καυσίμου στην απογείωση και τη μάζα του καυσίμου ταξιδίου,
(Ζ) Τη μάζα των αναλωσίμων εκτός από το καύσιμο,
(Η) Τα στοιχεία του φορτίου που περιλαμβάνουν επιβάτες, αποσκευές, εμπορεύματα και έρμα,
(Θ) Τη μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης,
(Ι) Την κατανομή του φορτίου,
(ΙΑ) Τις ισχύουσες θέσεις CG του ελικοπτέρου, και
(ΙΒ) Την περιοριστική μάζα και τιμές του CG.

(ii) Υπό την προϋπόθεση της έγκρισης από την Αρχή, ο αερομεταφορέας μπορεί να παραλείψει μερικά εξ αυτών των στοιχείων από το έγγραφο μάζας και ζυγοστάθμισης.

(2) *Αλλαγές της τελευταίας στιγμής.* Εάν συμβεί οποιαδήποτε αλλαγή της τελευταίας στιγμής μετά την ολοκλήρωση της τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, αυτό πρέπει να τεθεί υπόψη του κυβερνήτη και η αλλαγή της τελευταίας στιγμής πρέπει να καταχωρηθεί στο έγγραφο μάζας και ζυγοστάθμισης. Η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμό των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτή ως αλλαγή της τελευταίας στιγμής, πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Εφόσον γίνει υπέρβαση αυτού του αριθμού, πρέπει να συντάσσεται νέο έγγραφο μάζας και ζυγοστάθμισης.

(β) *Ηλεκτρονικά υπολογιστικά συστήματα.* Όταν το έγγραφο τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγεται από ηλεκτρονικό υπολογιστικό σύστημα, ο αερομεταφορέας πρέπει να επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων. Πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα για να ελέγχει ότι οι τροποποιήσεις στα δεδομένα τροφοδοσίας του, ενσωματώνονται κατάλληλα σε αυτό και ότι λειτουργεί σωστά σε συνεχή βάση, επαληθεύοντας τα παραγόμενα στοιχεία ανά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τους 6 μήνες.

(γ) *Συστήματα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του σκάφους.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει την έγκριση της Αρχής, εφόσον επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ηλεκτρονικό σύστημα υπολογισμού μάζας και ζυγοστάθμισης επί του σκάφους, ως κύρια πηγή διεκπεραίωσης.

(δ) *Ζεύξη δεδομένων (Datalink).* Όταν η τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης διαβιβάζεται στα ελικόπτερα μέσω ζεύξης δεδομένων, πρέπει να υπάρχει στο έδαφος ένα αντίγραφο της τελικής τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης, όπως έγινε δεκτό από τον κυβερνήτη.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ – ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

JAR-OPS 3.630
Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 3.630)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται έναρξη πτήσης, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σύμφωνα με το παρόν Τμήμα είναι:

(1) Εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ), και εγκατεστημένα σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές απαιτήσεις, που περιλαμβάνουν τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων, τις επιχειρησιακές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας, και

(2) Σε επιχειρησιακή κατάσταση για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται, εκτός από όσα προβλέπονται στον MEL (παραπομπή στο JAR-OPS 3.030).

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες κοινές οδηγίες τεχνικών προτύπων (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους επιχειρησιακούς κώδικες ή τους κώδικες πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός που, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος, συμμορφώνονται με προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων διαφορετικές από εκείνες των JTSO, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση, ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Όργανα και εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με μια αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, διαφορετική από JTSO, εκτός εάν καθορίζεται αναδρομική απαίτηση.

(γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν πρέπει να απαιτείται να έχουν έγκριση εξοπλισμού:

(1) Ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.640(α)(4),

(2) Ένα ρολόι ακριβείας, που αναφέρεται στα JAR- OPS 3.650(β) και 3.652(β),

(3) Υποδοχή χάρτη, που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.652(ιδ),

(4) Κυτία πρώτων βοηθειών, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.745,

(5) Μεγάφωνα, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.810,

(6) Εξοπλισμός επιβίωσης και φωτοβολίδων σήμανσης, που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.835(α) και (γ), και

(7) Άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός για πρόσδεση, αγκυροβόληση ή ελιγμούς αμφιβίων στο νερό, που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.840.

(δ) Εάν ο εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, από τη θέση του κατά τη διάρκεια της πτήσης, πρέπει να χειρίζεται εύκολα από τη θέση αυτή. Όταν για μια μονάδα του εξοπλισμού απαιτείται να την χειρίζονται περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολος ο χειρισμός του εξοπλισμού από οποιαδήποτε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

(ε) Εκείνα τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος αυτό να βλέπει εύκολα τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική ευθεία που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Οποτεδήποτε απαιτείται ένα όργανο σε ελικόπτερο, που χειρίζονται περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.635
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.640
Φώτα λειτουργίας ελικόπτερου

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(α) Για πτήση ημέρας υπό VFR:

(1) Σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης,

(β) Για πτήση υπό IFR ή κατά τη νύχτα, επιπλέον του εξοπλισμού που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω:

(1) Φωτισμό που παρέχεται από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικόπτερου, για να εξασφαλισθεί επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πτητική λειτουργία του, και

(2) Φωτισμό που παρέχεται από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικόπτερου, για να εξασφαλισθεί φως σε

όλα τα διαμερίσματα επιβατών, και

(3) Ηλεκτρικό φανό για κάθε απαιτούμενο μέλος πληρώματος, εύκολα προσιτό από τα μέλη του πληρώματος, όταν κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους, και

(4) Φώτα ναυτιλίας/ θέσης, και

(5) Δύο φώτα προσγείωσης εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα να είναι ρυθμιζόμενο εν πτήσει ώστε να φωτίζει το έδαφος εμπρός και κάτω από το ελικόπτερο, καθώς και το έδαφος εκατέρωθεν αυτού, και

(6)Φώτα για συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εφόσον το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

JAR-OPS 3.645
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.647
Εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες που απαιτούν σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοναυτιλίας
(Βλέπε IEM OPS 3.647)

Οποτεδήποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοναυτιλίας, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διεξάγει πτητικές λειτουργίες εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εξοπλισμένο με ακουστικά και ενσωματωμένο μικρόφωνο ή αντίστοιχο καθώς και ένα διακόπτη εκπομπής επί του χειριστηρίου ελέγχου πτήσεως για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος στη θέση εκτέλεσης των καθηκόντων του.

JAR-OPS 3.650
Πτητικές λειτουργίες VFR ημέρας – Όργανα πτήσης και ναυτιλιακά όργανα καθώς και σχετικός εξοπλισμός
(Βλέπε AMC OPS 3.650/3.652)
(Βλέπε ACJ OPS 3.650/3.652)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο κατά την ημέρα, σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσεως εξ όψεως (VFR), εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και τα ναυτιλιακά όργανα καθώς και το σχετικό εξοπλισμό και, όπου έχει εφαρμογή, σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στις ακόλουθες υποπαραγράφους:

(α) Ενδείκτη μαγνητικής κατεύθυνσης,

(β) Ρολόι ακριβείας που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο, βαθμονομημένο σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενο για οποιαδήποτε βαρομετρική πίεση που είναι πιθανόν να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(δ) Ενδείκτη ταχύτητας αέρος βαθμονομημένο σε κόμβους,

(ε) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(στ) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(ζ) Μέσο ένδειξης, στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρος, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 3.650(ζ) και 3.652(ια).)

(η) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να έχει ξεχωριστά όργανα ως εξής:

(1) Ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο, βαθμονομημένο σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενο για οποιαδήποτε βαρομετρική πίεση που είναι πιθανόν να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(2) Ενδείκτη ταχύτητας αέρος, βαθμονομημένο σε κόμβους,

(3) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας, και

(4) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(θ) Επιπλέον των οργάνων πτήσης και ναυτιλιακών οργάνων που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους (α) έως (η) ανωτέρω, τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg ή οποιοδήποτε ελικόπτερο που επιχειρεί πάνω από νερό, όταν δεν έχει οπτική επαφή με την ξηρά ή όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 1.500 μ., πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τα ακόλουθα όργανα πτήσης:

(1) Ενδείκτη στάσεως, και

(2) Γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης.

(ι) Οποτεδήποτε απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές απεικονίσεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο.

(ια) Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκές ρεύμα στα απαιτούμενα όργανα πτήσης, και

(ιβ) Κάθε σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με θερμαινόμενο σωλήνα pitot

ή αντίστοιχο μέσο για να εμποδίζει τη λειτουργική ανωμαλία που οφείλεται είτε σε συμπύκνωση είτε σε παγοποίηση για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg ή έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 9.

JAR-OPS 3.652
Πτητικές λειτουργίες IFR ή νυκτερινές – Όργανα πτήσης και ναυτιλιακά όργανα καθώς και σχετικός εξοπλισμός

(Βλέπε AMC OPS 3.650/3.652)
(Βλέπε ACJ OPS 3.650/3.652)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα όργανα πτήσης και τα ναυτιλιακά όργανα καθώς και το σχετικό εξοπλισμό και, όπου έχει εφαρμογή, σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στις ακόλουθες υποπαραγράφους:

(α) Ενδείκτη μαγνητικής κατεύθυνσης,

(β) Ρολόι ακριβείας που δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

(γ) Δύο ευαίσθητα υψόμετρα πίεσης, βαθμονομημένα σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενα για οποιαδήποτε βαρομετρική πίεση που είναι πιθανόν να τεθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης. Για πτητικές λειτουργίες VFR κατά τη νύχτα με ένα χειριστή το ένα βαρομετρικό υψόμετρο μπορεί να αντικατασταθεί από ραδιοϋψόμετρο.

(δ) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για να εμποδίζει τη λειτουργική ανωμαλία, που οφείλεται είτε σε συμπύκνωση είτε σε παγοποίηση, και περιλαμβάνει ανακοίνωση βλάβης του θερμαντήρα του pitot. Η απαίτηση για ανακοίνωση βλάβης του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται σε εκείνα τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg ή λιγότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Αυγούστου 1999 (βλέπε AMC OPS 3.652(δ) και (ιγ)(2)),

(ε) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(στ) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(ζ) Ενδείκτη στάσεως,

(η) Εφεδρικό ενδείκτη στάσεως (τεχνητός ορίζοντας) ικανό να χρησιμοποιηθεί και από κάθε θέση χειριστή, που:

(1) Εξασφαλίζει αξιόπιστη λειτουργία για 30 λεπτά, κατ' ελάχιστον, ή για το χρόνο που απαιτείται για να πετάξει σε κατάλληλο εναλλακτικό πεδίο προσγείωσης όταν επιχειρεί πάνω από αφιλόξενη περιοχή ή υπεράκτια, οποιοσδήποτε είναι μεγαλύτερος, μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη άλλα φορτία στην παροχή ενέργειας έκτακτης ανάγκης και τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(2) Λειτουργεί ανεξάρτητα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα ένδειξης στάσεως,

(3) Τίθεται αυτόματα σε λειτουργία μετά την ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, και

(4) Φωτίζεται κατάλληλα κατά τη διάρκεια όλων των φάσεων της πτητικής λειτουργίας.

(θ) Για συμμόρφωση με την υποπαράγραφο (η) ανωτέρω, πρέπει να είναι απολύτως προφανές στο πλήρωμα διακυβέρνησης όταν ο εφεδρικός ενδείκτης στάσεως, που απαιτείται από εκείνη την παράγραφο, λειτουργεί με ρεύμα έκτακτης ανάγκης. Όταν ο εφεδρικός ενδείκτης στάσεως έχει τη δική του ιδιαίτερη παροχή ρεύματος, πρέπει να υπάρχει σχετική ένδειξη σαφώς ευδιάκριτη όταν χρησιμοποιείται αυτή η παροχή.

(ι) Γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για VFR κατά τη νύχτα και μαγνητικό γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για IFR,

(ια) Μέσο ένδειξης, στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης, της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρος, βαθμονομημένο σε βαθμούς Κελσίου (βλέπε AMC OPS 3.650(ζ) και 3.652(ια)), και

(ιβ) Εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης για το υψόμετρο, και τους ενδείκτες ταχύτητας αέρος και κατακόρυφης ταχύτητας, και

(ιγ) Οποτεδήποτε απαιτούνται δύο χειριστές, η θέση του δεύτερου χειριστή πρέπει να έχει ξεχωριστά όργανα ως εξής:

(1) Ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο, βαθμονομημένο σε πόδια, με ρύθμιση υποκλίμακας, βαθμονομημένη σε hectopascal/ millibar, που είναι ρυθμιζόμενο για τοποθέτηση οποιασδήποτε βαρομετρικής πίεσης που είναι πιθανόν να αντιμετωπισθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης, το οποίο μπορεί να είναι ένα από τα δύο υψόμετρα που απαιτούνται από την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω,

(2) Σύστημα ένδειξης ταχύτητας αέρος με θερμαινόμενο σωλήνα pitot ή άλλο ισοδύναμο μέσο για να εμποδίζει τη λειτουργική ανωμαλία, που οφείλεται είτε σε συμπύκνωση είτε σε παγοποίηση, και

περιλαμβάνει προειδοποιητικό ενδείκτη βλάβης του θερμαντήρα του pitot. Η απαίτηση για προειδοποιητικό ενδείκτη βλάβης του θερμαντήρα pitot δεν εφαρμόζεται σε εκείνα τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 9 ή λιγότερων ή με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 3.175 kg ή λιγότερο και για τα οποία έχει εκδοθεί ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Αυγούστου 1999 (βλέπε AMC OPS 3.652(δ) και (ιγ)(2)),

(3) Ενδείκτη κατακόρυφης ταχύτητας,

(4) Ενδείκτη ολισθήσεων,

(5) Ενδείκτη στάσεως, και

(6) Γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για VFR κατά τη νύχτα και μαγνητικό γυροσκοπικό ενδείκτη κατεύθυνσης για IFR.

(ιδ) Για πτητικές λειτουργίες IFR, μια υποδοχή χάρτη σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωση και η οποία μπορεί να φωτίζεται για πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα.

(ιε) Οποτεδήποτε απαιτούνται διπλά όργανα, η απαίτηση περιλαμβάνει ξεχωριστές απεικονίσεις για κάθε χειριστή και ξεχωριστούς επιλογείς ή άλλο σχετικό εξοπλισμό, όπου είναι απαραίτητο, και

(ιστ) Όλα τα ελικόπτερα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μέσα που δείχνουν πότε δεν παρέχεται επαρκές ρεύμα στα απαιτούμενα όργανα πτήσης

JAR-OPS 3.655
Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή υπό IFR

(Βλέπε AMC OPS 3.655)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διεξάγει πτητικές λειτουργίες IFR με ένα χειριστή, εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πιλότο που διαθέτει, τουλάχιστον, λειτουργία διατήρησης ύψους και πορείας, εκτός από τα ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) 6 ή λιγότερων, που πιστοποιήθηκαν για πρώτη φορά σε Κράτος Μέλος του JAA για πτητικές λειτουργίες IMC με ένα χειριστή την ή πριν από την 1η Ιανουαρίου 1979 και τα οποία βρίσκονται σε υπηρεσία σε Κράτος Μέλος του JAA την 1η Αυγούστου 1999. Τέτοια ελικόπτερα μπορεί να συνεχίσουν να επιχειρούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004 υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα έχει χορηγηθεί σχετική έγκριση από την Αρχή.

JAR-OPS 3.660
Ραδιοϋψόμετρα

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε πτήση πάνω από νερό:

(1) όταν επιχειρεί χωρίς να έχει οπτική επαφή με την ξηρά, ή

(2) όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 1.500 μ., ή

(3) κατά τη νύχτα, ή

(4) σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε περισσότερο από 3 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης,

εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό είναι εξοπλισμένο με ραδιοϋψόμετρο που διαθέτει ακουστική προειδοποίηση φωνής, ή άλλα μέσα αποδεκτά από την Αρχή, που λειτουργεί κάτω από ένα προτοποθετημένο ύψος και οπτική προειδοποίηση ικανή να λειτουργεί σε ύψος που έχει επιλεγεί από το χειριστή.

JAR-OPS 3.665
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.670
Εξοπλισμός εναέριου ραντάρ καιρού

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσότερων από 9 υπό IFR ή κατά τη νύχτα όταν η τρέχουσες αναφορές καιρού δείχνουν ότι λογικά ενδέχεται να αναμένονται, κατά τη διαδρομή της πτήσης, καταιγίδες ή άλλες εν δυνάμει επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, που θεωρούνται ως ανιχνεύσιμες από εναέριο ραντάρ καιρού, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό εναέριου ραντάρ καιρού.

JAR-OPS 3.675
Εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες σε συνθήκες παγοποίησης

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης, εκτός εάν είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να επιχειρεί με συνθήκες

παγοποίησης.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης κατά τη νύχτα, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με κάποιο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου. Οποιοσδήποτε φωτισμός χρησιμοποιείται πρέπει να είναι του τύπου που δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεράνει τα μέλη του πληρώματος κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

JAR-OPS 3.680
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.685
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο στο οποίο απαιτείται πλήρωμα διακυβέρνησης περισσοτέρων του ενός, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει ακουστικά και μικρόφωνα, όχι τύπου χειρός, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 3.690
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο που μεταφέρει ένα μέλος πληρώματος, πλην των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος.

(β) Το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από το σύστημα αναγγελιών κοινού, εκτός από συσκευές χειρός, ακουστικά, μικρόφωνα, διακόπτες επιλογής και συσκευές σημάτων,

(2) Παρέχει τρόπο αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ του διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης και κάθε θέσης μέλους πληρώματος,

(3) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση από καθεμιά απαιτούμενη θέση πληρώματος διακυβέρνησης στο διαμέρισμα πληρώματος διακυβέρνησης,

και επιπροσθέτως για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(4) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση στις απαιτούμενες θέσεις των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών, κοντά σε κάθε μεμονωμένο ή ζεύγος εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου,

(5) Διαθέτει σύστημα προειδοποίησης με ενσωματωμένα ηχητικά ή οπτικά σήματα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης ώστε να προειδοποιούν το πλήρωμα θαλάμου επιβατών καθώς και για χρήση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών ώστε να προειδοποιούν το πλήρωμα διακυβέρνησης, και

(6) Διαθέτει σύστημα, ώστε ο καλούμενος να μπορεί να προσδιορίσει εάν πρόκειται για κανονική κλήση ή για κλήση έκτακτης ανάγκης (βλέπε AMC OPS 3.690(β)(6)).

JAR-OPS 3.695
Σύστημα αναγγελιών κοινού

(α) Εκτός από τα προβλεπόμενα στο (γ) παρακάτω, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 9, εκτός εάν είναι εγκατεστημένο σύστημα αναγγελιών κοινού.

(β) Το σύστημα αναγγελιών κοινού, που απαιτείται από την παρούσα παράγραφο, πρέπει να:

(1) Λειτουργεί ανεξάρτητα από τα συστήματα ενδοεπικοινωνίας, εκτός από συσκευές χειρός, ακουστικά, μικρόφωνα, διακόπτες επιλογής και συσκευές σημάτων,

(2) Είναι εύκολα προσιτό για άμεση χρήση από κάθε απαιτούμενη θέση μέλους πληρώματος διακυβέρνησης,

(3) Είναι εύκολα προσιτό για χρήση από τουλάχιστον μια θέση πληρώματος στο θάλαμο επιβατών, και κάθε μικρόφωνο του συστήματος αναγγελιών κοινού που προορίζεται για χρήση από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι τοποθετημένο πλησίον του καθίσματος μέλους του πληρώματος που βρίσκεται πλησίον κάθε απαιτούμενης εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου στο διαμέρισμα των επιβατών,

(4) Έχει ικανότητα λειτουργίας εντός 10 δευτερολέπτων από μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών σε καθεμιά από εκείνες τις θέσεις του διαμερίσματος, από την οποία είναι προσιτή η χρήση του,

(5) Ακούγεται επαρκώς και ευκρινώς σε όλες τις θέσεις επιβατών, τις τουαλέτες καθώς και τις θέσεις και σταθμούς εργασίας του πληρώματος θαλάμου επιβατών, και

(6) Μετά από ολική βλάβη του κανονικού συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, παρέχει αξιόπιστη λειτουργία για 10 λεπτά κατ' ελάχιστον.

(γ) Για ελικόπτερα με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 9 αλλά λιγότερων από 19, το σύστημα αναγγελιών κοινού δεν απαιτείται εφόσον:

(1) το ελικόπτερο είναι σχεδιασμένο χωρίς διαχωριστικά μεταξύ χειριστή και επιβατών, και

(2) ο αερομεταφορέας είναι ικανός να αποδείξει ότι εν πτήσει, η φωνή του χειριστή είναι επαρκής και ευκρινής σε όλες τις θέσεις επιβατών.

JAR-OPS 3.700
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης – 1

(Βλέπε ACJ OPS 3.700)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999, και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, καταγράφει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται από το πλήρωμα μέσω ασυρμάτου,

(2) Το ηχητικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης που περιλαμβάνει, χωρίς διακοπή, τα ηχητικά σήματα που προέρχονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο του πληρώματος,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος, που χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος,

(4) Σήματα ομιλίας ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των βοηθημάτων ναυτιλίας και προσέγγισης, που λαμβάνονται από ακουστικά ή μεγάφωνο, και

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος, που χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εφικτό.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της τελευταίας ώρας λειτουργίας του εκτός από το γεγονός ότι, για τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 7.000 kg ή λιγότερο, αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με τη δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει μέχρι την περάτωση της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα, κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης μέχρι τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(ε) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε))

JAR-OPS 3.705
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης – 2

(Βλέπε ACJ OPS 3.705)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο το οποίο έχει είτε:

μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, αλλά όχι περισσότερο από 7.000 kg, και για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 1987 και 31ης Ιουλίου 1999 περιλαμβανομένων, ή

MCTOM πάνω από 7.000 kg και για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας μέχρι και την 31η Ιουλίου 1999,

εκτός εάν είναι εξοπλισμένα με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται ή λαμβάνονται από το πλήρωμα μέσω ασυρμάτου,

(2) Το ηχητικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει όπου είναι εφικτό, χωρίς διακοπή, τα ακουστικά σήματα που προέρχονται από κάθε χρησιμοποιούμενο μικρόφωνο του πληρώματος,

(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος που χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας των μελών του πληρώματος,

(4) Σήματα ομιλίας ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των βοηθημάτων ναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ακουστικό ή μεγάφωνο,

(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος, που χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού, όπου είναι εφικτό, και

(6) Για ελικόπτερο που δεν είναι εξοπλισμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, τις παραμέτρους που είναι αναγκαίες για τον καθορισμό της ταχύτητας του κύριου στροφείου.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με τη δική του ισχύ και να συνεχίζει να καταγράφει έως την περάτωση της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί πλέον να κινείται με τη δική του ισχύ.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(ε) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε))

(στ) Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, αλλά όχι περισσότερο από 7.000 kg, που επιχειρούσαν για σκοπούς HEMS την ή πριν από την 31η Ιουλίου 1999, μπορεί να συνεχίσουν να επιχειρούν για σκοπούς HEMS, χωρίς να εξοπλισθούν με αποτυπωτή ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2010, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 3.710
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.715
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 1

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.715/3.720)
(Βλέπε ACJ-OPS 3.715/3.720)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται οποιοδήποτε ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MTCOM) πάνω από 3.175 kg, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 8 ωρών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, να καταγράφει:

(1) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg, αλλά όχι πάνω από 7.000 kg, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1,

(2) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 7.000 kg, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1, εκτός από το γεγονός ότι, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή, η παράμετρος 19 δεν χρειάζεται να καταγράφεται, όταν πληρούνται οποιεσδήποτε από τις ακόλουθες συνθήκες:

(i) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,

(ii) Απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα στοιχεία,

(3) Για όλα τα ελικόπτερα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του ελικόπτερου, και

(4) Για ελικόπτερα εξοπλισμένα με συστήματα ηλεκτρονικής απεικόνισης, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Γ του Προσαρτήματος 1.

(δ) Τα στοιχεία πρέπει να λαμβάνονται από τις πηγές του ελικοπτέρου οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα ακριβούς συσχετισμού με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ και πρέπει να σταματάει αυτόματα αφού το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(ζ) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε)).

JAR-OPS 3.720
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 2

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.715/3.720)
(Βλέπε ACJ-OPS 3.715/3.720)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989, μέχρι και την 31η Ιουλίου 1999, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MTCOM) πάνω από 7.000 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών περισσοτέρων από 9, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

Για ελικόπτερα που δεν είναι εφοδιασμένα με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης την ή πριν από την 31η Ιουλίου 1999, η συμμόρφωση με αυτήν την απαίτηση μπορεί να καθυστερήσει μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφηκαν τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 ωρών της λειτουργίας του

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:

(1) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 7.000 kg ή λιγότερο και με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 9, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1,

(2) Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 7.000 kg, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1, εκτός από το γεγονός ότι, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή, η παράμετρος 19 δεν χρειάζεται να καταγράφεται, όταν πληρούνται οποιεσδήποτε από τις ακόλουθες συνθήκες:

(i) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος,

(ii) Απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα στοιχεία,

(3) Για όλα τα ελικόπτερα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να καταγράφει κάθε ειδική παράμετρο που σχετίζεται με καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του ελικόπτερου, και

(4) Για ελικόπτερα εξοπλισμένα με συστήματα ηλεκτρονικής απεικόνισης, τις παραμέτρους που καταγράφονται στον Πίνακα Γ του Προσαρτήματος 1.

(δ) Μεμονωμένες παράμετροι που μπορεί να εξαχθούν με υπολογισμό από τις άλλες καταγραμμένες παραμέτρους, δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εάν είναι αποδεκτό από την Αρχή.

(ε) Τα στοιχεία πρέπει να λαμβάνονται από τις πηγές του αεροσκάφους οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα ακριβούς συσχετισμού με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα διακυβέρνησης.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ και πρέπει να σταματάει αυτόματα αφού το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(ζ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του στο νερό.

(η) Σε συμμόρφωση με το παρόν τμήμα, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης μπορεί να συνδυάζεται με τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (Βλέπε ACJ OPS 3.700(ε)).

JAR-OPS 3.725
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.730
Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας καθίσματος, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης παιδιών

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Κάθισμα ή θέση-κρεβάτι για κάθε πρόσωπο ηλικίας δύο ετών ή περισσότερο,

(2) Ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ιμάντες πρόσδεσης ώμων για χρήση σε κάθε κάθισμα για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών ή περισσότερο, για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας, είτε σε Κράτος Μέλος του JAA ή αλλού, μέχρι και την 31η Ιουλίου 1999,

(3) Ζώνη ασφαλείας, με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ιμάντες πρόσδεσης ώμων για χρήση σε κάθε κάθισμα για κάθε επιβάτη ηλικίας 2 ετών ή περισσότερο, για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας, είτε σε Κράτος Μέλος του JAA ή αλλού, την ή μετά την 1η Αυγούστου 1999,

(4) Μηχανισμό συγκράτησης για κάθε επιβάτη ηλικίας λιγότερο από 2 ετών,

(5) Ζώνες ασφαλείας ώμων για κάθε κάθισμα πληρώματος διακυβέρνησης, που έχει ενσωματωμένο

μηχανισμό αυτόματης συγκράτησης του κορμού του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης, και

(6) Ζώνες ασφαλείας ώμων για κάθε κάθισμα πληρώματος θαλάμου επιβατών

Σημείωση: Αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβαση της απαιτούμενης σύνθεσης πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(7) Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών που βρίσκονται, όπου είναι δυνατόν, κοντά σε έξοδο κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου. Εάν ο αριθμός των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών υπερβαίνει τον αριθμό των εξόδων κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, τα επιπλέον απαιτούμενα καθίσματα πρέπει να βρίσκονται σε τέτοια θέση, ώστε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να είναι ικανά να βοηθήσουν με τον καλύτερο τρόπο τους επιβάτες στην περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης. Οι θέσεις αυτές πρέπει να είναι στραμμένες προς τα εμπρός ή προς τα πίσω υπό γωνία 15° με το διαμήκη άξονα του ελικοπτέρου.

(β) Όλοι οι ιμάντες ασφαλείας ώμων και οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να έχουν μηχανισμό αποσύνδεσης ενός σημείου. Η ζώνης ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου επιτρέπεται, εφόσον είναι πρακτικώς αδύνατη η τοποθέτηση μηχανισμού αποσύνδεσης ενός σημείου.

JAR-OPS 3.731
Ενδείξεις πρόσδεσης ζωνών ασφαλείας και απαγόρευσης καπνίσματος

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, στο οποίο όλες οι θέσεις επιβατών δεν είναι ορατές από τη θέση του κυβερνήτη, ή από τη θέση του χειριστή στον οποίο μπορεί να ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με μέσο που δείχνει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

JAR-OPS 3.735
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.740
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.745
Κυτία πρώτων βοηθειών

(Βλέπε AMC OPS 3.745)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με κυτίο πρώτων βοηθειών, εύκολα προσιτό για χρήση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα κυτία πρώτων βοηθειών:

(1) Επιθεωρούνται περιοδικά για να διαπιστωθεί, στο βαθμό που είναι δυνατόν, ότι τα περιεχόμενα διατηρούνται στην κατάσταση που επιβάλλεται από την προβλεπόμενη χρήση τους, και

(2) Ανανεώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, σύμφωνα με τις οδηγίες που περιέχονται στις πινακίδες τους, ή όταν το επιβάλουν οι περιστάσεις.

JAR-OPS 3.750
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.755
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.760
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.765
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.770
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.775
Συμπληρωματικό οξυγόνο – ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775)

(α) *Γενικά*

(1) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο χωρίς καμπίνα συμπίεσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών, εκτός εάν παρέχεται εξοπλισμός συμπληρωματικού οξυγόνου, ικανός να αποθηκεύει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου.

(2) Η ποσότητα συμπληρωματικού οξυγόνου για συντήρηση, που απαιτείται για μια συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, πρέπει να καθορίζεται επί τη βάσει των υψών πτήσης και τη διάρκεια της πτήσης, και είναι σύμφωνη με τις λειτουργικές διαδικασίες που καθορίζονται για κάθε πτητική λειτουργία στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και με τις διαδρομές της πτήσης, καθώς και με τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(3) Ελικόπτερο που πρόκειται να επιχειρήσει σε απόλυτο ύψος πίεσης άνω των 10.000 ποδών πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανέμει τις απαιτούμενες ποσότητες οξυγόνου.

(β) *Απαιτήσεις παροχής οξυγόνου*

(1) *Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης.* Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που εκτελεί καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να τροφοδοτείται με συμπληρωματικό οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Εάν όλοι οι καταλαμβάνοντες καθίσματα στο θάλαμο διακυβέρνησης τροφοδοτούνται από την πηγή τροφοδοσίας οξυγόνου του πληρώματος διακυβέρνησης τότε, για τους σκοπούς παροχής οξυγόνου, πρέπει να θεωρούνται ως μέλη του πληρώματος που εκτελεί καθήκοντα στο θάλαμο διακυβέρνησης.

(2) *Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, επιπλέον μέλη πληρώματος και επιβάτες.* Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών και οι επιβάτες πρέπει να τροφοδοτούνται με οξυγόνο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1. Τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται επιπλέον του ελαχίστου αριθμού των απαιτουμένων μελών του πληρώματος, καθώς και τα πρόσθετα μέλη του πληρώματος, πρέπει να θεωρούνται ως επιβάτες, για σκοπούς παροχής οξυγόνου.

JAR-OPS 3.780
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.785
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.790
Πυροσβεστήρες χειρός

(Βλέπε AMC OPS 3.790)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο εκτός εάν διατίθενται πυροσβεστήρες χειρός για χρήση στα διαμερίσματα πληρώματος επιβατών και, κατά περίπτωση, φορτίου καθώς και στους χώρους ενδιαίτησης, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

(α) Ο τύπος και η ποσότητα του κατασβεστικού υλικού πρέπει να είναι κατάλληλα για τα είδη φωτιάς που είναι πιθανόν να συμβούν στο διαμέρισμα όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και, για τα διαμερίσματα προσωπικού, πρέπει να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων,

(β) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός, που περιέχει Halon 1211 (βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο $CBrClF_2$), ή ισοδύναμο ως κατασβεστικό υλικό, πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένος στο θάλαμο διακυβέρνησης για χρήση από το πλήρωμα διακυβέρνησης,

(γ) Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι τοποθετημένος, ή να είναι εύκολα προσιτός για χρήση, σε κάθε χώρο ενδιαίτησης που δεν βρίσκεται στον κύριο θάλαμο επιβατών,

(δ) Τουλάχιστον ένας εύκολα προσιτός πυροσβεστήρας χειρός πρέπει να είναι διαθέσιμος για χρήση σε κάθε διαμέρισμα φορτίου ο οποίος είναι προσιτός στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση, για σκοπούς πυρόσβεσης, και

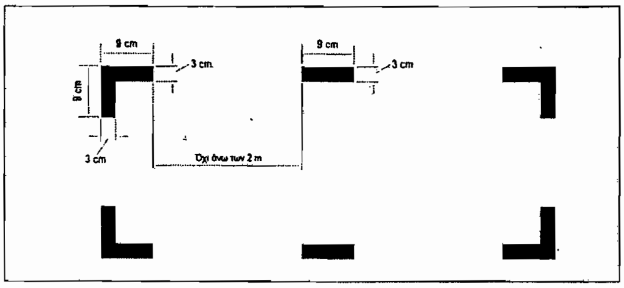
(ε) Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ο παρακάτω αριθμός πυροσβεστήρων χειρός, που είναι κατάλληλα τοποθετημένος ώστε να παρέχει επαρκή δυνατότητα χρήσης σε κάθε διαμέρισμα επιβατών:

Χωρητικότητα θέσεων διαμερίσματος επιβατών	Ελάχιστος αριθμός πυροσβεστήρων χειρός
7 έως 30	1
31 έως 60	2
61 έως 200	3

JAR-OPS 3.795
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.800
Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, εφόσον στο ελικόπτερο έχουν σημανθεί περιοχές της ατράκτου που είναι κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι περιοχές αυτές πρέπει να φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται παρακάτω. Τα χρώματα της σήμανσης πρέπει να είναι κόκκινα ή κίτρινα, και εάν είναι αναγκαίο, πρέπει να έχουν λευκό περίγραμμα για να δημιουργείται αντίθεση με το περιβάλλον. Εάν οι γωνιακές σημάνσεις απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 2 μέτρα, πρέπει να παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9cm x 3cm έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερο από 2 μέτρα μεταξύ διαδοχικών σημάνσεων.



JAR-OPS 3.805
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.810
Μεγάφωνα

(Βλέπε AMC OPS 3.810)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MASPC) περισσότερων από 19, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με φορητά μεγάφωνα τροφοδοτούμενα με μπαταρίες, εύκολα προσβάσιμα για χρήση από τα μέλη του πληρώματος κατά τη διάρκεια εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 3.815
Φωτισμός έκτακτης ανάγκης

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MASPC) περισσότερων από 19, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης, που έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για να παρέχει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου, και

(2) Φωτισμένες σημάνσεις και ενδείξεις εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

JAR-OPS 3.820
Αυτόματος πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης

(Βλέπε IEM OPS 3.820)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με αυτόματο Πομπό Εντοπισμού Έκτακτης Ανάγκης (ELT).

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε αφιλόξενο περιβάλλον, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.480(α)(12)(ii)(A), σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σε σχέση με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (που περιλαμβάνει και αέρια), εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης που αναπτύσσεται αυτόματα (ELT(AD)).

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα ELT έχουν τη δυνατότητα ταυτόχρονης εκπομπής στους 121,5 MHz και 406 MHz, είναι κωδικοποιημένα σύμφωνα με το Παράρτημα 10 του ICAO και είναι καταχωρημένα στον εθνικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την έναρξη Έρευνας και Διάσωσης ή σε άλλο διορισμένο φορέα.

JAR-OPS 3.825
Σωσίβια γιλέκα

(Βλέπε IEM OPS 3.825)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο για οποιεσδήποτε πτητικές λειτουργίες σε υδάτινη επιφάνεια ή σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια:

(1) Όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 3 πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής από την ξηρά, ή

(2) Όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, ή

(3) Όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 2 ή 3, όταν απογειώνεται ή προσγειώνεται σε ελικοδρόμιο όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι πάνω από το νερό, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σωσίβια γιλέκα που διαθέτουν φως εντοπισμού επιζώντα, για κάθε επιβαίνοντα, αποθηκευμένα σε θέση εύκολα προσιτή, με δεμένη τη ζώνη ασφαλείας ή τους ιμάντες πρόσδεσης ώμων, από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για του οποίου τη χρήση προορίζονται καθώς και ατομική συσκευή επίπλευσης βρέφους, εφοδιασμένη με φως εντοπισμού επιζώντα, για χρήση από κάθε βρέφος επί του σκάφους.

JAR-OPS 3.827
Στολές επιβίωσης μελών πληρώματος

(Βλέπε ACJ OPS 3.827)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σε σχέση με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (που περιλαμβάνουν αέρια), όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι μικρότερη από +10°C κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον εκτιμώμενο χρόνο επιβίωσης, εκτός εάν κάθε μέλος του πληρώματος φοράει στολή επιβίωσης.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 3 σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια, πέραν της απόστασης αυτοπεριστροφής ή ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι μικρότερη από +10°C κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν κάθε μέλος του πληρώματος φοράει στολή επιβίωσης.

JAR-OPS 3.830
Σωσίβιες λέμβοι και ELT επιβίωσης σε παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη υδάτινη επιφάνεια

(Βλέπε AMC OPS3.830)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, ή σε χρόνο πτήσης 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν επιχειρεί με Επιδόσεις Τάξης 3, εκτός εάν φέρει:

(1) Στην περίπτωση ελικοπτέρου που μεταφέρει λιγότερα από 12 πρόσωπα, κατ' ελάχιστον μια σωσίβια λέμβος με ονομαστική χωρητικότητα όχι λιγότερη από το μέγιστο αριθμό των προσώπων επί του σκάφους,

(2) Στην περίπτωση ελικοπτέρου που μεταφέρει περισσότερα από 11 πρόσωπα, κατ' ελάχιστον δύο σωσίβιες λέμβοι επαρκείς να υποδεχθούν από κοινού όλα τα πρόσωπα που θα μπορούσαν να μεταφερθούν επί του σκάφους. Σε περίπτωση που χαθεί μια σωσίβια λέμβος με τη μεγαλύτερη ονομαστική χωρητικότητα, η χωρητικότητα υπερφόρτωσης της εναπομένουσας λέμβου(ων) πρέπει να είναι επαρκής να υποδεχθεί όλα τα πρόσωπα επί του ελικοπτέρου. (Βλέπε AMC OPS 3.830(α)(2)).

(3) Τουλάχιστον ένα πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης επιβίωσης (ELT(S)), για κάθε σωσίβια λέμβο που μεταφέρει (αλλά δεν απαιτούνται περισσότεροι από 2 ELT), ο οποίος είναι ικανός να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Παράρτημα 10 του ICAO. (Βλέπε AMC OPS 3.830(α)(3)),

(4) Φωτισμό εξόδου κινδύνου, και

(5) Σωσίβιο εξοπλισμό, που περιλαμβάνει και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, ανάλογα με την

πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί.

JAR-OPS 3.835
Εξοπλισμός επιβίωσης

(Βλέπε IEM OPS 3.835)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε περιοχές όπου η έρευνα και διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

(α) Εξοπλισμό σημάτων για να κάνει τα σήματα κινδύνου με φωτοβολίδες που καθορίζονται στο Παράρτημα 2 του ICAO ,

(β) Τουλάχιστον ένα πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης επιβίωσης (ELT (S)), ικανό να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.830 (βλέπε επίσης AMC OPS 3.830(α)(3)), και

(γ) Πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή της πτήσης, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των προσώπων επί του σκάφους (βλέπε AMC OPS 3.830(γ)).

JAR-OPS 3.837
Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που επιχειρούν προς ή από ελικοδρόμια εξέδρας που βρίσκονται σε αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή (όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.480(α)(13)(ii)(A))

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο σε πτήση προς ή από ελικοδρόμιο εξέδρας, που βρίσκεται σε αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά, με κανονική ταχύτητα πλεύσης, σε πτήση υποστήριξης ή σε σχέση με υπεράκτια εκμετάλλευση ορυκτών πόρων (που περιλαμβάνει αέρια), εκτός εάν:

(1) Όλα τα άτομα επί του σκάφους φορούν στολή επιβίωσης, όταν το δελτίο ή οι προγνώσεις καιρού, που διαθέτει ο κυβερνήτης, δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι μικρότερη από +10°C κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογισμένο χρόνο επιβίωσης, ή όταν η πτήση σχεδιάζεται να διεξαχθεί κατά τη νύχτα (βλέπε IEM OPS 3.827),

(2) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.830, είναι τοποθετημένες έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις θαλάσσιες συνθήκες στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά προσθαλάσσωσης, επίπλευσης και ισορροπίας του ελικοπτέρου προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις προσθαλάσσωσης για πιστοποίηση (Βλέπε IEM OPS3.837(α)(2)),

(3) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης, που έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για να παρέχει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου,

(4) Όλες οι έξοδοι κινδύνου, που περιλαμβάνουν και τις εξόδους κινδύνου του πληρώματος, και ο τρόπος για το άνοιγμα τους έχει εμφανή σήμανση για την καθοδήγηση των επιβαινόντων ώστε να χρησιμοποιήσουν τις εξόδους υπό το φως της ημέρας ή στο σκοτάδι. Οι εν λόγω σημάνσεις έχουν σχεδιαστεί ώστε να παραμένουν ορατές όταν το ελικόπτερο έχει ανατραπεί και ο θάλαμος επιβατών έχει βυθιστεί,

(5) Όλες οι μη απορριπτόμενες πόρτες, οι οποίες έχουν καθοριστεί ως έξοδοι κινδύνου προσθαλάσσωσης, έχουν τρόπο ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την διαφυγή των επιβαινόντων σε όλες τις θαλάσσιες συνθήκες, έως τις δυσμενέστερες που απαιτείται να αξιολογηθούν για την προσθαλάσσωση και επίπλευση,

(6) Όλες οι πόρτες, παράθυρα ή άλλα ανοίγματα στο διαμέρισμα των επιβατών, που έχουν εγκριθεί από την Αρχή ως κατάλληλα για σκοπούς υποβρύχιας διαφυγής, διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(7) Τα σωσίβια γιλέκα φοριούνται συνεχώς, εκτός εάν ο επιβάτης ή το μέλος του πληρώματος φορά ολοκληρωμένη στολή επιβίωσης που πληροί τις συνδυασμένες απαιτήσεις της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου, η οποία είναι αποδεκτή από την Αρχή.

JAR-OPS 3.840
Ελικόπτερα πιστοποιημένα να επιχειρούν σε υδάτινη επιφάνεια – Διάφοροι εξοπλισμοί

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται σε υδάτινες επιφάνειες ελικόπτερο πιστοποιημένο να επιχειρεί σε υδάτινες επιφάνειες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Άγκυρα θαλάσσης και άλλο εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών του αεροσκάφους στο νερό, ανάλογο του μεγέθους του, του βάρους και των χαρακτηριστικών εξυπηρέτησης, και

(2) Εξοπλισμό για να κάνει τα ηχητικά σήματα που καθορίζονται στους Διεθνείς Κανονισμούς για

την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου έχει εφαρμογή.

JAR-OPS 3.843
Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από υδάτινη επιφάνεια – Προσθαλάσσωση

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε αφιλόξενο περιβάλλον και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 1 ή 2, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια σε μη αφιλόξενο περιβάλλον και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης περισσότερο από 10 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης, ή έχει προσαρμοσμένο εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 2, όταν απογειώνεται ή προσγειώνεται πάνω από υδάτινη επιφάνεια, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης ή έχει προσαρμοσμένο εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης. (Βλέπε IEM OPS 3.843(γ)). Εκτός από την περίπτωση όπου, με σκοπό την ελαχιστοποίηση της έκθεσης, η προσγείωση ή απογείωση από περιοχή επιχειρήσεων HEMS σε πυκνοκατοικημένο περιβάλλον διεξάγεται πάνω από υδάτινη επιφάνεια – εκτός εάν απαιτείται διαφορετικά από την Αρχή.

(δ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο με Επιδόσεις Τάξης 3, σε πτήση πάνω από υδάτινη επιφάνεια πέραν της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, εκτός εάν το ελικόπτερο αυτό έχει σχεδιαστεί για προσθαλάσσωση ή είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης, ή έχει προσαρμοσμένο εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.715/3.720
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 1 και 2 – Κατάλογος παραμέτρων προς καταγραφή

Πίνακας Α – Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) 7.000 kg ή λιγότερο

No.	Παράμετρος
1	Χρόνος ή σχετικός χρόνος μέτρησης
2	Απόλυτο ύψος πίεσης
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος
4	Πορεία
5	Ομαλή επιτάχυνση
6	Στάση πρόνευσης
7	Στάση διατοιχισμού
8	Επιλογή μηχανικής εκπομπής ασυρμάτου
9	Ισχύς σε κάθε κινητήρα (ελεύθερη ταχύτητα στροβίλου ισχύος και torque του κινητήρα)/θέση του χειριστηρίου ελέγχου ισχύος στο θάλαμο διακυβέρνησης (εάν έχει εφαρμογή)
10α 10β	Ταχύτητα κυρίου στροφείου Πέδη στροφείου (εάν είναι εγκατεστημένη)
11 11α 11β 11γ 11δ 11ε 11στ	Πρωτεύοντα χειριστήρια ελέγχου πτήσης – Θέση ενέργειας χειριστή και αποτέλεσμα ελέγχου (εάν έχει εφαρμογή) Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά το διαμήκη άξονα Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά τον εγκάρσιο άξονα Ποδωστήριο ουραίου στροφείου Ελεγχόμενος σταθεροποιητής Επιλογή υδραυλικών
12	Προειδοποιήσεις
13	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος
14	Κατάσταση εμπλοκής αυτομάτου πιλότου
15	Εμπλοκή συστήματος προσαύξησης ευστάθειας

Πίνακας Β – Ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 7.000 kg

No.	Παράμετρος
1	Χρόνος ή σχετικός χρόνος μέτρησης
2	Απόλυτο ύψος πίεσης
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος
4	Πορεία
5	Ομαλή επιτάχυνση
6	Στάση πρόνευσης
7	Στάση διατοιχισμού
8	Επιλογή μηχανικής εκπομπής ασυρμάτου
9	Ισχύς σε κάθε κινητήρα (ελεύθερη ταχύτητα στροβίλου ισχύος και torque του κινητήρα)/θέση του χειριστηρίου ελέγχου ισχύος στο θάλαμο διακυβέρνησης (εάν έχει εφαρμογή)
10α 10β	Ταχύτητα κυρίου στροφείου Πέδη στροφείου (εάν είναι εγκατεστημένη)

11	Πρωτεύοντα χειριστήρια ελέγχου πτήσης – Θέση ενέργειας χειριστή και αποτέλεσμα ελέγχου (εάν έχει εφαρμογή)
11α	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου
11β	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά το διαμήκη άξονα
11γ	Εφαρμογή δυνάμεως επί του συνθέτου χειριστηρίου πορείας κατά τον εγκάρσιο άξονα
11δ	Ποδωστήριο ουραίου στροφείου
11ε	Ελεγχόμενος σταθεροποιητής
11στ	Επιλογή υδραυλικών
12	Χαμηλή πίεση υδραυλικών
13	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος
14	Κατάσταση εμπλοκής AFCS
15	Εμπλοκή συστήματος προσαύξησης ευστάθειας
16	Πίεση λαδιού κυρίου κιβωτίου οδοντωτών τροχών
17	Θερμοκρασία λαδιού κυρίου κιβωτίου οδοντωτών τροχών
18	Βαθμός εκτροπής και επιτάχυνση εκτροπής
19	Ενδεικνυόμενη δύναμη αναρτημένου φορτίου (εάν είναι εγκατεστημένο)
20	Διαμήκης επιτάχυνση (άξονας σκάφους)
21	Πλευρική επιτάχυνση
22	Ραδιοϋψόμετρο
23	Απόκλιση από την κατακόρυφη δέσμη (ίχνος κατολίσθησης ILS ή υψόμετρο MLS)
24	Απόκλιση από την οριζόντια δέσμη (ίχνος ευθυγράμμισης ILS ή αζιμούθιο MLS)
25	Διέλευση ραδιοσημαντήρα
26	Προειδοποιήσεις
27	Δεσμευμένο (προτείνεται η επιλογή συχνότητας του δέκτη ναυτιλίας)
28	Δεσμευμένο (προτείνεται η απόσταση DME)
29	Δεσμευμένο (προτείνονται τα στοιχεία ναυτιλίας)
30	Σύστημα προσγειώσεως ή η θέση επιλογέα συστήματος

Πίνακας 3 – Ελικόπτερα εξοπλισμένα με συστήματα ηλεκτρονικής απεικόνισης

C	Παράμετρος
6	Επιλεγείσα βαρομετρική ρύθμιση (θέση κάθε χειριστή)
7	Επιλεγέν απόλυτο ύψος
8	Επιλεγείσα ταχύτητα
9	Επιλεγέν mach
10	Επιλεγείσα κατακόρυφη ταχύτητα
11	Επιλεγείσα πορεία
12	Επιλεγέν ίχνος πτήσεως
13	Επιλεγέν αποφασιστικό σχετικό ύψος
14	Μορφή απεικόνισης EFIS
15	Πολλαπλή λειτουργία/Κινητήρας/Μορφή απεικόνισης συνεγέρσεων

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.775
Συμπληρωματικό οξυγόνο για ελικόπτερα χωρίς συμπιεζόμενη καμπίνα

Πίνακας 1

(α)	(β)
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΓΙΑ:	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΣ ΠΙΕΣΗΣ
1. Όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο διακυβέρνησης, που εκτελούν πτητικά καθήκοντα	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών.
2. Όλα τα απαιτούμενα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών και για οποιαδήποτε χρονική περίοδο που υπερβαίνει τα 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια.
3. Το 100% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 13.000 ποδών.
4. Το 10% των επιβατών (Βλέπε Σημείωση)	Ο συνολικός χρόνος πτήσης μετά από 30 λεπτά σε απόλυτα ύψη πίεσης μεγαλύτερα των 10.000 ποδών, αλλά που δεν υπερβαίνουν τα 13.000 πόδια.

Σημείωση: Για τους σκοπούς του παρόντος πίνακα, η λέξη 'επιβάτες' σημαίνει τους επιβάτες που μεταφέρονται πραγματικά και περιλαμβάνει τα νήπια ηλικίας κάτω των 2.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.830
Πομπός Εντοπισμού Έκτακτης Ανάγκης (ELT(S))
(Βλέπε JAR-OPS 3.380 και JAR-OPS 3.835)

(α) Όλα τα ELT(S) πρέπει να είναι ικανά για ταυτόχρονη εκπομπή στους 121,5 MHz και 406 MHz, είναι κωδικοποιημένα σύμφωνα με το Παράρτημα 10 του ICAO και είναι καταχωρημένα στον εθνικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την έναρξη Έρευνας και Διάσωσης ή σε άλλο διορισμένο φορέα.

ΤΜΗΜΑ ΙΒ – ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

JAR-OPS 3.845
Γενική εισαγωγή

(Βλέπε IEM OPS 3.845)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι μια πτήση δεν αρχίζει, εκτός εάν ο εξοπλισμός επικοινωνίας και αεροναυτιλίας που απαιτείται, σύμφωνα με το παρόν Τμήμα, είναι:

(1) Εγκεκριμένος και εγκατεστημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν σχετικά, και περιλαμβάνουν το ελάχιστο πρότυπο επίδοσης, τις επιχειρησιακές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας,

(2) Εγκατεστημένος έτσι ώστε η βλάβη οποιασδήποτε μονάδας, που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας, ή για αμφότερους, δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη βλάβη κάποιας άλλης μονάδας που είναι απαραίτητη για σκοπούς επικοινωνίας ή ναυτιλίας,

(3) Σε επιχειρησιακή κατάσταση για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται, εκτός από όσα προβλέπονται στο MEL (παραπομπή στο JAR-OPS 3.030), και

(4) Διατεταγμένος έτσι ώστε, εάν ο εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από τη θέση ενός μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, κατά τη διάρκεια της πτήσης, πρέπει να χειρίζεται εύκολα από τη θέση αυτή. Όταν απαιτείται ο χειρισμός μιας μονάδας του εξοπλισμού από περισσότερα του ενός μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολος ο χειρισμός του εξοπλισμού από οποιαδήποτε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός του.

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων του εξοπλισμού επικοινωνίας και ναυτιλίας είναι εκείνα που καθορίζονται στις ισχύουσες κοινές οδηγίες τεχνικών προτύπων (JTSO), όπως παρατίθενται στο JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους επιχειρησιακούς κώδικες ή τους κώδικες πτητικής ικανότητας. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας, που συμμορφώνεται με προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων διαφορετικές από εκείνες των JTSO, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS, μπορεί να παραμείνει σε υπηρεσία, ή να εγκατασταθεί, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας που ήδη έχει εγκριθεί, δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με αναθεωρημένη JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή, διαφορετική από JTSO, εκτός εάν καθορίζεται αναδρομική απαίτηση.

JAR-OPS 3.850
Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με ραδιοασύρματο που απαιτείται για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται.

(β) Όπου απαιτούνται δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοασυρμάτου (ξεχωριστά και πλήρη), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, κάθε σύστημα πρέπει να έχει ανεξάρτητη εγκατάσταση κεραίας, εκτός από την περίπτωση που απαιτείται μόνο μια κεραία, όταν χρησιμοποιούνται σταθερά υποστηριζόμενες ασύρματες κεραίες ή άλλες εγκαταστάσεις κεραιών ισοδύναμης αξιοπιστίας.

(γ) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται για συμμόρφωση με την παράγραφο (α) ανωτέρω, πρέπει επίσης να προβλέπει επικοινωνίες στην αεροναυτική συχνότητα ανάγκης των 121,5 MHz.

JAR-OPS 3.855
Πίνακας επιλογέα ακουστικών σημάτων

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο υπό IFR, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με πίνακα επιλογέα ακουστικών σημάτων, που είναι προσιτός σε κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να τον χρησιμοποιεί.

JAR-OPS 3.860
Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου για πτητικές λειτουργίες υπό VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο υπό VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν είναι εξοπλισμένο με το ραδιοασύρματο (εξοπλισμός επικοινωνίας και ερωτο-αποκριτή SSR) που είναι απαραίτητος για να εκπληρώνονται τα ακόλουθα, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας:

(α) Να επικοινωνεί με τους κατάλληλους επίγειους σταθμούς,

(β) Να επικοινωνεί με τις κατάλληλες υπηρεσίες εξυπηρέτησης ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας από οποιοδήποτε σημείο σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο εντός του οποίου πρόκειται να διεξαχθούν οι πτήσεις,

(γ) Να λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες, και

(δ) Όταν επιβάλλεται από τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου, να απαντά στις ερωτήσεις του SSR με ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους πίεσης, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με το Παράρτημα 10, Κεφάλαιο IV του ICAO.

JAR-OPS 3.865

Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για πτητικές λειτουργίες υπό IFR ή VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους

(Βλέπε AMC OPS 3.865)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο υπό IFR ή VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το ελικόπτερο είναι εξοπλισμένο με το ραδιοασύρματο (επικοινωνίας και ερωτο-αποκριτή SSR) και εξοπλισμό ναυτιλίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή επιχειρήσεων.

(β) *Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου περιλαμβάνει όχι λιγότερα από:

(1) Δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας που είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές συνθήκες λειτουργίας, για την επικοινωνία με κατάλληλο επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, που περιλαμβάνει και τις εκτροπές, και

(2) Όταν επιβάλλεται από τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου, να απαντά στις ερωτήσεις του SSR με ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους πίεσης, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με το Παράρτημα 10, Κεφάλαιο IV του ICAO.

(γ) *Εξοπλισμός ναυτιλίας.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας:

(1) Περιλαμβάνει όχι λιγότερα από:

(i) Δύο ανεξάρτητα βοηθήματα ναυτιλίας κατάλληλα για τη διαδρομή/ περιοχή της πτήσης,

(ii) Ένα βοήθημα προσέγγισης κατάλληλο για τα ελικοδρόμια προορισμού και εναλλαγής,

(iii) Ένα σύστημα περιοχικής ναυτιλίας, όταν απαιτείται περιοχική ναυτιλία για τη διαδρομή/ περιοχή της πτήσης.

(iv) Δύο συστήματα λήψης VOR σε οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα VOR, και

(v) Δύο συστήματα ADF σε οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα NDB, ή

(2) Συμμορφώνεται με τον τύπο των απαιτούμενων επιδόσεων ναυτιλίας (RNP) για πτητική λειτουργία στον συγκεκριμένο εναέριο χώρο (Βλέπε επίσης IEM OPS 3.243).

(δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, που δεν είναι εφοδιασμένο με τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ)(1)(iv) ή/και (γ)(1)(v) ανωτέρω, υπό την προϋπόθεση ότι είναι εφοδιασμένο με εναλλακτικό εξοπλισμό που έχει εγκριθεί από την Αρχή, για τη διαδρομή/ περιοχή της πτήσης. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία στην προτιθέμενη διαδρομή.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός επικοινωνιών VHF, το ίχνος ευθυγράμμισης τουILS και οι δέκτες του VOR που είναι εγκατεστημένα σε ελικόπτερα που πρόκειται να επιχειρήσουν υπό IFR, είναι του τύπου που έχει εγκριθεί ως συμμορφούμενος με τα πρότυπα επιδόσεων ατρωσίας δεκτών FM (βλέπε ACJ OPS 3.865(ε)).

(στ) Όπου είναι εκτός ενεργείας όχι περισσότερες από μια μονάδα εξοπλισμού που καθορίζεται στην παράγραφο (α) παραπάνω, όταν το ελικόπτερο πρόκειται να ξεκινήσει μια πτήση, το ελικόπτερο παρά ταύτα μπορεί να απογειωθεί για αυτή την πτήση εάν:

(1) Δεν είναι εύλογα και πρακτικά δυνατόν να επισκευαστεί ή να αντικατασταθεί αυτό η μονάδα πριν από την έναρξη της πτήσης,

(2) Το ελικόπτερο δεν έχει εκτελέσει περισσότερες από μια πτήση από τότε που η μονάδα βρέθηκε να είναι έκτος ενεργείας, και

(3) Ο κυβερνήτης έχει βεβαιωθεί ότι η πτήση μπορεί να εκτελεσθεί με ασφάλεια και σύμφωνα με οποιεσδήποτε σχετικές απαιτήσεις του κατάλληλου ορίου ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή/ περιοχή και το ελικοδρόμιο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί (που περιλαμβάνει και οποιασδήποτε σχεδιασμένη εκτροπή) καθώς και τις καιρικές συνθήκες που πιθανόν να συναντήσει.

JAR-OPS 3.870

(Παραμένει σκοπίμως κενό)

ΤΜΗΜΑ ΙΓ – ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

JAR-OPS 3.875
Γενικά

(Βλέπε IEM OPS 3.875)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται ελικόπτερο, εκτός εάν συντηρείται και αποδεσμεύεται για υπηρεσία από οργανισμό κατάλληλα εγκεκριμένο/ αποδεκτό, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Επιτροπής (EC) No 2042/2003, Μέρος-145, εκτός από το γεγονός ότι οι προ πτήσεως επιθεωρήσεις δεν είναι απαραίτητο να εκτελούνται από οργανισμό του Μέρους-145.

(β) Οι απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας ελικοπτέρου που χρειάζονται για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης του αερομεταφορέα, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.180, είναι εκείνες που έχουν προσδιοριστεί στον Κανονισμό της Επιτροπής (EC) No 2042/2003, Μέρος-ΙΓ (στη συνέχεια αναφέρεται ως Μέρος-ΙΓ για άνεση).

ΤΜΗΜΑ ΙΔ – ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Σημείωση 1: Στο παρόν Τμήμα γίνεται αναφορά στο JAR-FCL. Σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να σημειωθεί ότι, μέχρις ότου εφαρμοσθεί το JAR-FCL, θα ισχύουν οι ισοδύναμοι εθνικοί κανονισμοί πολιτικής αεροπορίας.
Σημείωση 2: Οπουδήποτε απαιτείται η χρήση εξομοιωτή πτήσης ή συσκευής συνθετικής εκπαιδευτικής, από το παρόν Τμήμα, πρέπει να είναι εγκεκριμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR-STD.

JAR-OPS 3.940
Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης και ο αριθμός των μελών αυτού σε καθορισμένες θέσεις πληρώματος, είναι αμφότερα σε συμμόρφωση με, και όχι λιγότερο από τα ελάχιστα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης του Ελικοπτέρου,

(2) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, όταν απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, και δεν μειώνεται κάτω από τον αριθμό που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης κατέχουν κατάλληλο και ισχύον πτυχίο, που είναι αποδεκτό από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και ικανότητες, για να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται,

(4) Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες, που είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία μη πεπειραμένων μελών πληρώματος διακυβέρνησης, (Βλέπε AMC OPS 3.940(α)(4)), και

(5) Ένας χειριστής μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης ορίζεται ως κυβερνήτης, ο οποίος μπορεί να αναθέτει τη διεξαγωγή της πτήσης σε κάποιον άλλο χειριστή κατάλληλα εξουσιοδοτημένο.

(6) Όταν αποδέχεται τις υπηρεσίες μελών του πληρώματος διακυβέρνησης τα οποία είναι αυτοαπασχολούμενα ή/και εργάζονται σε βάση ελεύθερης συνεργασίας ή μερικής απασχόλησης, πρέπει πληρούνται οι απαιτήσεις του Τμήματος ΙΔ.

(β) *Χειριστές.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι κυβερνήτες και συγκυβερνήτες μιας πτήσης IFR κατέχουν ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, εκτός από την περίπτωση που ο κάτοχος πτυχίου χειριστή μπορεί να πετάξει σε VMC κατά τη νύχτα, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για τις περιστάσεις, τον εναέριο χώρο και τις συνθήκες υπό τις διεξάγεται η πτήση. Η απαίτηση εξουσιοδότησης πρέπει να περιληφθεί στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και να είναι αποδεκτή από την Αρχή. (Βλέπε IEM στο JAR-OPS 3.940(β)(1)).

(2) Για πτητικές λειτουργίες IFR με τη χρησιμοποίηση ελικοπτέρων με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 9:

(i) Το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι δύο εξουσιοδοτημένοι χειριστές, και

(ii) Ο κυβερνήτης κατέχει ισχύον πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε ελικόπτερα (ATPL(H)),

(3) Για πτητικές λειτουργίες με τη χρησιμοποίηση ελικοπτέρων με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 19:

(i) Το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι δύο εξουσιοδοτημένοι χειριστές, και

(ii) Ο κυβερνήτης κατέχει ισχύον πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών σε ελικόπτερα (ATPL(H)),

(γ) Ελικόπτερα που δεν καλύπτονται από τις υποπαραγράφους (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, μπορούν να επιχειρούν με ένα χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 1 του JAR-OPS 3.940(γ).

JAR-OPS 3.943
Αρχική εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) του αερομεταφορέα

(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943
(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943

(α) Σε περίπτωση που ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν έχει περατώσει προηγουμένως την αρχική εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) του αερομεταφορέα (είτε νέοι υπάλληλοι είτε το υφιστάμενο επιτελείο), τότε ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει την αρχική εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα εντός του πρώτου έτους της συνεργασίας με τον αερομεταφορέα.

(β) Η αρχική εκπαίδευση CRM πρέπει να διεξάγεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό (Βλέπε ACJ-1 OPS 3.943).

(γ) Η αρχική εκπαίδευση CRM διεξάγεται σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα κύκλου μαθημάτων που περιλαμβάνεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, και πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα παρακάτω αντικείμενα:

(1) Ανθρώπινο σφάλμα και αξιοπιστία, αλυσίδα σφαλμάτων, πρόληψη και εντοπισμός σφαλμάτων,

(2) Πολιτική ασφαλείας της εταιρείας, Τυποποιημένες Διαδικασίες Λειτουργίας (SOP), οργανωτικοί παράγοντες,

(3) Ένταση, διαχείριση έντασης, καταπόνηση και επαγρύπνηση,

(4) Απόκτηση και επεξεργασία πληροφοριών, συναίσθηση κατάστασης, διαχείριση φόρτου εργασίας,

(5) Λήψη αποφάσεων,

(6) Επικοινωνία και συντονισμός εντός και εκτός του θαλάμου διακυβέρνησης,

(7) Leadership και συμπεριφορά ομάδας, συνέργια,

(8) Αυτοματισμοί και φιλοσοφία χρήσης των αυτοματισμών (εάν είναι σχετικοί με τον τύπο),

(9) Ειδικές διαφορές που σχετίζονται με τον τύπο

(10) Μελέτες βασισμένες σε περιστατικά,

(11) Πρόσθετες περιοχές οι οποίες δικαιολογούν επιπλέον προσοχή, όπως αναγνωρίζονται από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων (βλέπε JAR-OPS 3.037).

JAR-OPS 3.945
Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε AMC OPS 3.945)
(Βλέπε IEM OPS 3.945)
(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943)
(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει ένα κύκλο μαθημάτων ειδικότητας τύπου, ο οποίος ικανοποιεί τις σχετικές απαιτήσεις του JAR-FCL, όταν αλλάζει από ένα τύπο ελικοπτέρου σε άλλο για τον οποίο απαιτείται νέα ειδικότητα τύπου,

(2) Το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης περατώνει ένα κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση,

(i) Σε περίπτωση αλλαγής ελικοπτέρου, για το οποίο απαιτείται νέα ειδικότητα τύπου, ή

(ii) Σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα,

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό, σύμφωνα με αναλυτικό πρόγραμμα του κύκλου μαθημάτων, που περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(4) Το εύρος της εκπαίδευσης, που απαιτείται από το πρόγραμμα μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, όπως καταγράφεται στα αρχεία εκπαίδευσης αυτού, που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.985,

(5) Τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας και πείρας, που απαιτούνται από τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πριν αρχίσουν τη μεταβατική εκπαίδευση, καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965 (β), καθώς και στην εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965(δ), πριν από την έναρξη πτήσεων γραμμής με επιτήρηση,

(7) Μετά την ολοκλήρωση των πτήσεων γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από το JAR-OPS 3.965 (γ),

(8) Μετά την έναρξη ενός κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο έως ότου ολοκληρωθεί η τερματιστεί ο κύκλος μαθημάτων, εκτός εάν εγκριθεί διαφορετικά από την Αρχή (Βλέπε IEM OPS 3.945(α)(8)), και

(9) Στοιχεία της εκπαίδευσης CRM ενσωματώνονται στον κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης. (Βλέπε ACJ-1 OPS 3.943 και ACJ-2 OPS 3.943 και ACJ OPS 3.945(α)(9) και IEM OPS 3.945(α)(9)).

(β) Σε περίπτωση αλλαγής τύπου ελικοπτέρου, ο έλεγχος που απαιτείται από το 3.965(β) μπορεί να συνδυαστεί με τη δοκιμασία δεξιοτήτων ειδικότητας τύπου που απαιτείται από το JAR-FCL.

(γ) Ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα και ο κύκλος μαθημάτων ειδικότητας τύπου, που απαιτούνται από το JAR-FCL μπορεί να συνδυαστούν.

JAR-OPS 3.950

JAR-OPS 3.950

Εκπαίδευση διαφορών και εκπαίδευση εξοικείωσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει:

(1) Εκπαίδευση διαφορών η οποία απαιτεί επιπλέον γνώσεις και εκπαίδευση σε κατάλληλη συσκευή εκπαίδευσης:

(i) Εφόσον χειρίζεται παραλλαγή του ελικοπτέρου που βρίσκεται σε τρέχουσα πτητική λειτουργία, ή

(ii) Εφόσον πραγματοποιείται σημαντική αλλαγή του εξοπλισμού ή/και των διαδικασιών των τύπων ή παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.

(2) Εκπαίδευση εξοικείωσης η οποία απαιτεί την απόκτηση επιπλέον γνώσεων:

(i) Εφόσον χειρίζεται άλλο ελικόπτερο του ιδίου τύπου, ή

(ii) Εφόσον πραγματοποιείται σημαντική αλλαγή του εξοπλισμού ή/και των διαδικασιών των τύπων ή παραλλαγών που εκτελούν τρέχουσα πτητική λειτουργία.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πότε απαιτείται η εν λόγω εκπαίδευση διαφορών ή εκπαίδευση εξοικείωσης.

JAR-OPS 3.955

Προαγωγή σε κυβερνήτη

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955)

(α) Ο χειριστής που προάγεται σε κυβερνήτη πρέπει να ολοκληρώνει κατάλληλο κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης το ελάχιστο επίπεδο πείρας για προαγωγή σε κυβερνήτη, χειριστών που ήδη εργάζονται στην εταιρεία, καθώς και εκείνων που προσλαμβάνονται απευθείας ως κυβερνήτες.

JAR-OPS 3.960

Κυβερνήτες – Ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων

(α) Οι ελάχιστες απαιτήσεις προσόντων για ένα κυβερνήτη είναι είτε:

(1) Πτυχίο χειριστή εναέριων γραμμών ελικοπτέρων (ATPL(H)), είτε

(2) Πτυχίο επαγγελματία χειριστή ελικοπτέρων (CPL(H)) υπό την προϋπόθεση ότι:

(i) Όταν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR), ο κυβερνήτης έχει κατ' ελάχιστον 700 ώρες συνολικού χρόνου πτήσης σε ελικόπτερα στις οποίες περιλαμβάνονται 300 ώρες ως κυβερνήτης (σύμφωνα με το JAR-FCL) και 100 ώρες υπό (IFR). Οι 300 ώρες κυβερνήτη μπορεί να αντικατασταθούν από ώρες συγκυβερνήτη, επί τη βάσει του 2 προς 1, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος δύο χειριστών που περιγράφεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(ii) Όταν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες με μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (VMC) κατά τη νύχτα, ο κυβερνήτης, που δεν κατέχει ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, έχει 300 ώρες συνολικού χρόνου πτήσης σε ελικόπτερα στις οποίες περιλαμβάνονται 100 ώρες ως κυβερνήτης και 10 ώρες κατά τη νύχτα ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια.

JAR-OPS 3.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965)
(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943)
(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943)
(Βλέπε AMC OPS 3.965)
(Βλέπε IEM OPS 3.965)

(α) *Γενικά.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχο και ότι το σύνολο της εν λόγω εκπαίδευσης και ελέγχου είναι σχετικό με τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου στο οποίο μετέχει ως μέλος πληρώματος διακυβέρνησης,

(2) Το πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και εγκρίνεται από την Αρχή,

(3) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) *Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό,

(ii) *Εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης* – από εκπαιδευτή ειδικότητας τύπου (TRI) ή

εκπαιδευτή πτήσεων (FI) με την κατάλληλη ειδικότητα τύπου, ή, στην περίπτωση του εξομοιωτή πτήσης, από εκπαιδευτή συνθετικής πτήσης (SFI), υπό την προϋπόθεση ότι ο TRI ή ο SFI ικανοποιεί τις απαιτήσεις πείρας και γνώσεων του αερομεταφορέα, που είναι επαρκείς για την εκπαίδευση των θεμάτων που καθορίζονται στις παραγράφους (α)(1)(i)(A) και (B) του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.965,

(iii) *Εκπαίδευση εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό, και

(iv) *Εκπαίδευση ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM)* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο προσωπικό.

(4) Ο περιοδικός και επαναληπτικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) *Έλεγχοι ικανότητας αερομεταφορέα* – από εξεταστή ειδικότητας τύπου (TRE) ή εξεταστή πτήσεων (FE) με την κατάλληλη ειδικότητα τύπου, που ορίζεται από τον αερομεταφορέα και εγκρίνεται από την Αρχή ή, από εξεταστή συνθετικής πτήσης (SFE) εφόσον ο έλεγχος διεξαχθεί σε εξομοιωτή πτήσης που είναι εγκεκριμένος για τον σκοπό αυτό, και

(ii) *Έλεγχοι γραμμής* – από κατάλληλα εξουσιοδοτημένους κυβερνήτες, εκπαιδευμένους στην εκτίμηση των δεξιοτήτων CRM (βλέπε ACJ-2 OPS 3.943 παράγραφος 4), που ορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή,

(5) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα ως μέλος κανονικής σύνθεσης πληρώματος διακυβέρνησης.

(β) *Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα*

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(i) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα, προκειμένου να επιδείξει τις ικανότητές του στην εκτέλεση κανονικών και μη κανονικών διαδικασιών, καθώς και διαδικασιών ανάγκης, και

(ii) Ο έλεγχος πρέπει να διενεργείται χωρίς εξωτερικά σημεία οπτικής αναφοράς, κατά περίπτωση, εφόσον είναι πιθανόν ότι το μέλος του πληρώματος θα απαιτηθεί να επιχειρήσει υπό IFR.

(2) Η χρονική διάρκεια ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα είναι 6 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης μέχρι 6 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα. Πριν ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, χωρίς ισχύουσα ειδικότητα πτήσης δι' οργάνων, μπορέσει να επιχειρήσει με VMC κατά τη νύχτα, θα απαιτηθεί να υποβληθεί σε έλεγχο ικανότητας κατά τη νύχτα. Στη συνέχεια, κάθε δεύτερος έλεγχος ικανότητας πρέπει να διεξάγεται κατά τη νύχτα.

(γ) *Έλεγχος γραμμής*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε έλεγχο γραμμής στο ελικόπτερο, προκειμένου να επιδείξει την ικανότητά του στην εκτέλεση κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής, που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η χρονική διάρκεια ισχύος του ελέγχου γραμμής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου γραμμής.

(δ) *Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε εκπαίδευση και έλεγχο σχετικά με τη θέση και τη χρήση όλου του φερόμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. Η χρονική διάρκεια ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εφόσον εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος του προηγούμενου ελέγχου έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως και 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.

(ε) *CRM*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Αντικείμενα του CRM ενσωματώνονται σε όλες τις κατάλληλες φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(2) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε ειδική τμηματική εκπαίδευση CRM. Όλα τα κύρια θέματα της αρχικής εκπαίδευσης CRM πρέπει να καλύπτονται σε χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 3 έτη,

(στ) *Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση διεξάγεται εντός 3 ημερολογιακών μηνών πριν από τη λήξη της χρονικής περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της

προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

(ζ) *Εκπαίδευση σε Ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται σε εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εφόσον η εκπαίδευση διεξάγεται εντός 3 ημερολογιακών μηνών πριν από τη λήξη της χρονικής περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

JAR-OPS 3.968
Προσόντα χειριστή για να επιχειρεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.968)
(Βλέπε AMC OPS 3.965)
(Βλέπε IEM OPS 3.965)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Ο χειριστής, στον οποίο μπορεί να επιχειρήσει από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ολοκληρώνει κατάλληλη εκπαίδευση και έλεγχο, και

(2) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και είναι αποδεκτό από την Αρχή.

JAR-OPS 3.970
Πρόσφατη πείρα

(α) Ο αερομεταφορέας, εκτός από αυτά που επιτρέπονται στην υποπαράγραφο (β) παρακάτω, πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Χειριστής δεν χειρίζεται ελικόπτερο εκτός εάν έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις, τρεις κύκλους και τρεις προσγειώσεις ως χειριστής που χειρίζεται τα χειριστήρια σε ελικόπτερο του ιδίου τύπου, ή σε εξομοιωτή πτήσης, του τύπου του ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, στις προηγούμενες ενενήντα 90 ημέρες.

(2) Για πτητικές λειτουργίες VMC κατά τη νύχτα:

(i) χειριστής χωρίς ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις, τρεις κύκλους και τρεις προσγειώσεις κατά τη νύχτα στις προηγούμενες 90 ημέρες. Αυτή η πρόσφατη εμπειρία μπορεί να αποκτάται σε STD.

(ii) χειριστής, με ισχύουσα ειδικότητα πτήσεως δι' οργάνων, ικανοποιεί την απαίτηση πρόσφατης πείρας για νύχτα, εάν έχει εκτελέσει τουλάχιστον τρεις ενόργανες προσεγγίσεις στις προηγούμενες 90 ημέρες. Αυτή η πρόσφατη εμπειρία μπορεί να αποκτάται σε STD.

(β) Η χρονική διάρκεια των 90 ημερών που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, μπορεί να παραταθεί έως το μέγιστο των120 ημερών, εκτελώντας πτήση γραμμής υπό την επιτήρηση ορισμένου κυβερνήτη.

JAR-OPS 3.975
Αξιολόγηση ικανότητας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής

(Βλέπε AMC OPS 3.975)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο χειριστής, πριν του ανατεθούν καθήκοντα κυβερνήτη ή χειριστή στον οποίο ο κυβερνήτης μπορεί να αναθέσει τη διεξαγωγή της πτήσης σε μια διαδρομή, σε ρόλο ή σε περιοχή, έχει αποκτήσει επαρκείς γνώσεις για τη διαδρομή που πρόκειται να διανύσει και τα ελικοδρόμια (που περιλαμβάνουν και τα εναλλαγής), τις εγκαταστάσεις και διαδικασίες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

(β) Η χρονική διάρκεια ισχύος της αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου:

(1) Του μήνα της αξιολόγησης, ή

(2) Του μήνα της τελευταίας πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή, στο ρόλο ή την περιοχή.

(γ) Η αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής πρέπει να επικυρώνεται εκ νέου με την εκτέλεση πτητικής λειτουργίας στη διαδρομή, στο ρόλο ή στην περιοχή, εντός της χρονικής περιόδου ισχύος που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) ανωτέρω.

(δ) Εφόσον επικυρώνεται εκ νέου εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών ισχύος της προηγούμενης αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημέρα της εκ νέου επικύρωσης έως 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης αξιολόγησης επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής.

JAR-OPS 3.978
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.980
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής

(Βλέπε AMC OPS 3.980)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής, εκτός εάν:

(1) Το εν λόγω μέλος διαθέτει την επάρκεια προς τούτο, και

(2) Στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνονται κατάλληλες διαδικασίες, εγκεκριμένες από την Αρχή.

JAR-OPS 3.985
Αρχεία εκπαίδευσης

(Βλέπε IEM OPS 3.985)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

(1) Τηρεί αρχεία για το σύνολο των εκπαιδεύσεων, ελέγχων και προσόντων που καθορίζονται στα JAR-OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 και 3.975, που αφορούν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, και

(2) Θέτει στη διάθεση του εν λόγω μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, κατόπιν αιτήσεως, τα αρχεία του συνόλου των κύκλων μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης, καθώς και της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.940(γ)
Πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό IFR ή κατά τη νύχτα

(α) Ελικόπτερα που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.940(γ), μπορούν να χειρίζονται από ένα μόνο χειριστή υπό IFR ή κατά τη νύχτα, όταν ικανοποιούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να περιλαμβάνει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ένα πρόγραμμα μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης χειριστή, το οποίο περιέχει τις πρόσθετες απαιτήσεις για πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή,

(2) Εκπαίδευση και πρόσφατη εμπειρία. Πρέπει να δίνεται προσοχή στις διαδικασίες του θαλάμου διακυβέρνησης, ειδικότερα όσον αφορά:

(i) Τη διαχείριση των κινητήρων και τους χειρισμούς έκτακτης ανάγκης,

(ii) Τη χρήση του κανονικού, μη κανονικού και εκτάκτου ανάγκης καταλόγου ελέγχου ενεργειών,

(iii) Την επικοινωνία ATC,

(iv) Τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης αναφορικά με αναχώρηση και προσέγγιση,

(v) Τη διαχείριση του αυτομάτου πιλότου, εάν έχει εφαρμογή, και

(vi) Την απλοποιημένη εν πτήσει,

(3) Οι περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι, που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.965, πρέπει να εκτελούνται για τα καθήκοντα ενός μόνο χειριστή στον τύπο του συγκεκριμένου ελικοπτέρου και σε περιβάλλον αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας,

(4) Ο χειριστής πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.960 σχετικά με τα ελάχιστα προσόντα κυβερνητών.

(5) Για πτητικές λειτουργίες IFR, ο χειριστής πρέπει να έχει την ακόλουθη πείρα:

(i) 25 ώρες συνολική πείρα σε πτήσεις IFR στο σχετικό περιβάλλον λειτουργίας,

(ii) 25 ώρες πτητική πείρα στο συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου, που έχει εγκριθεί για IFR με ένα μόνο χειριστή, εκ των οποίων 10 ώρες είναι ως κυβερνήτης ή κυβερνήτης υπό επιτήρηση, που περιλαμβάνουν και 5 σκέλη πτήσης IFR γραμμής υπό επιτήρηση και με χρήση των διαδικασιών ενός μόνο χειριστή.

(iii) Η ελάχιστη απαιτούμενη πρόσφατη πείρα για χειριστή, που εμπλέκεται σε πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή υπό IFR, πρέπει να είναι 5 πτήσεις IFR, που περιλαμβάνουν 3 ενόργανες προσεγγίσεις, που εκτελέσθηκαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 90 ημερών σε ελικόπτερο εγκεκριμένο για το άσκηση καθηκόντων ενός μόνο χειριστή. Η εν λόγω απαίτηση μπορεί να αντικατασταθεί από έλεγχο ενόργανης προσέγγισης IFR στο ελικόπτερο ή σε STD.

Σημείωση: Οι πρόσθετες απαιτήσεις εξοπλισμού για απαλλαγή του χειριστή από το φόρτο εργασίας καθορίζονται στο JAR-OPS 3.655.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.955
Προαγωγή σε Κυβερνήτη

(α) *Εκπαιδευτικός κύκλος μαθημάτων προαγωγής.*

(1) Ο κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες, που απαιτείται από το JAR-OPS 3.955(α), πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(i) Εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης (που περιλαμβάνει και εκπαίδευση προσανατολισμένη σε πτήση γραμμή) ή/και πτητική εκπαίδευση που περιλαμβάνει και έλεγχο ικανότητας να επιχειρεί ως κυβερνήτης,

(ii) Αρμοδιότητες κυβερνήτη του αερομεταφορέα,

(iii) Εκπαίδευση κυβερνήτη σε γραμμή υπό επιτήρηση. Για χειριστές που είναι ήδη πιστοποιημένοι στον τύπο του ελικοπτέρου, απαιτούνται κατ' ελάχιστον 10 ώρες, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον 10 σκέλη πτήσης,

(iv) Ολοκλήρωση του ελέγχου γραμμής κυβερνήτη και αξιολόγηση επάρκειας διαδρομής/ ρόλου/ περιοχής.

(v) Για την αρχική προαγωγή σε κυβερνήτη, ο κύκλος μαθημάτων πρέπει επίσης να περιλαμβάνει επίσης CRM. (Βλέπε ACJ-1 OPS 3.943).

(2) *Συνδυασμένος κύκλος μαθημάτων προαγωγής και μεταβατικής εκπαίδευσης.* Εάν ο χειριστής μετακινείται από ένα τύπο ή παραλλαγή ελικοπτέρου σε άλλον, όταν προάγεται σε κυβερνήτη:

(i) Ο κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες πρέπει επίσης να περιλαμβάνει κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.945.

(ii) Για το χειριστή που μετακινείται σε νέο τύπο ελικοπτέρου, πρέπει να απαιτούνται. πρόσθετα σκέλη πτήσης.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος – Χειριστές

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965)
(Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943)
(Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943)

(α) *Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση* – Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) *Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης*

(i) Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να περιλαμβάνει:

(Α) Συστήματα ελικοπτέρου,

(Β) Επιχειρησιακές διαδικασίες και απαιτήσεις, που περιλαμβάνουν αποπαγοποίηση/ αντιπαγοποίηση και αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων χειριστή, και

(Γ) Ανασκόπηση ατυχημάτων/ συμβάντων και περιστατικών.

(ii) Οι γνώσεις της εκπαίδευσης εδάφους και της επιμόρφωσης πρέπει να επιβεβαιώνονται από ερωτηματολόγιο ή άλλες κατάλληλες μεθόδους.

(2) *Εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης*

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης πρέπει να καθιερώνεται έτσι ώστε να καλύπτονται, όλες οι μείζονος σημασίας βλάβες των συστημάτων του ελικοπτέρου και οι σχετιζόμενες διαδικασίες εντός χρονικής περιόδου 3 ετών.

(ii) Όταν προσομοιώνονται λειτουργικές ανωμαλίες του κινητήρα, και εφόσον δεν διατίθεται συσκευή συνθετικής εκπαίδευσης, οι συγκεκριμένες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μπορεί να καλυφθούν στο ελικόπτερο χρησιμοποιώντας ασφαλή εναέρια προσομοίωση. Στην περίπτωση που η εν λόγω εκπαίδευση διεξάγεται στο ελικόπτερο, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην επίπτωση οποιασδήποτε επακόλουθης βλάβης, και από την άσκηση πρέπει να προηγείται περιεκτική ενημέρωση.

(iii) Η εκπαίδευση σε ελικόπτερο/ εξομοιωτή πτήσης μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο ικανότητας από τον αερομεταφορέα.

(3) *Εκπαίδευση για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας*

(i) Το πρόγραμμα εκπαίδευσης για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας και πρέπει να διεξάγεται σε ελικόπτερο ή σε κατάλληλη εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή.

(ii) Κάθε χρόνο, το πρόγραμμα εκπαίδευσης για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(Α) Πραγματική εφαρμογή σωσιβίου γιλέκου, όπου είναι τοποθετημένες,

(Β) Πραγματική εφαρμογή προστατευτικού ανάπνευστικού εξοπλισμού, όπου είναι τοποθετημένος,

(Γ) Πραγματικό χειρισμό πυροσβεστήρων, του τύπου που χρησιμοποιείται,

(Δ) Οδηγίες για τη θέση και χρήση του συνόλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας που φέρεται επί του ελικοπτέρου,

(Ε) Οδηγίες για τη θέση και χρήση όλων των τύπων εξόδων, και

(ΣΤ) Διαδικασίες ασφαλείας.

(iii) Κάθε τρία έτη, το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(Α) Πραγματική λειτουργία όλων των τύπων εξόδων,

(Β) Πραγματική πυρόσβεση με χρήση εξοπλισμού που είναι αντιπροσωπευτικός εκείνου που φέρεται στο ελικόπτερο, σε πραγματική ή προσομοιωμένη πυρκαγιά, εκτός από την περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτική μέθοδος αποδεκτή από την Αρχή,

(Γ) Τις επιπτώσεις του καπνού σε κλειστό χώρο και την πραγματική χρήση όλου του σχετικού εξοπλισμού σε προσομοιωμένο περιβάλλον που έχει κατακλυστεί από καπνό, κατά περίπτωση,

(Δ) Επίδειξη της χρήσης των σωσίβιων λέμβων όπου είναι τοποθετημένες, ή επίδειξη και χρήση των σωσίβιων λέμβων όπου είναι τοποθετημένες για εκτεταμένες πτητικές λειτουργίες πάνω από νερό (Βλέπε AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965, υποπαράγραφος (α)(3)(iii)(D)), και

(Ε) Πρώτες βοήθειες, κατάλληλες για τον τύπο του ελικοπτέρου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και τη σύνθεση του πληρώματος (ιδιαιτέρως στην περίπτωση που δεν μεταφέρονται μέλη πληρώματος).

(4) *CRM.*

(β) *Περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι.* Οι περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι πρέπει να περιλαμβάνουν:

(1) *Έλεγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα.*

(i) Κατά περίπτωση, οι έλεγχοι ικανότητας πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες διαδικασίες μη κανονικές/ ανάγκης:

(Α) Πυρκαγιά στον κινητήρα,
(Β) Πυρκαγιά στην άτρακτο,
(Γ) Λειτουργία ανάγκης του συστήματος προσγείωσης,
(Δ) Απόρριψη καυσίμου,
(Ε) Βλάβη και επανεκκίνηση κινητήρα,
(ΣΤ) Υδραυλική βλάβη,
(Ζ) Ηλεκτρική βλάβη,
(Η) Βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση πριν από το αποφασιστικό σημείο,
(Θ) Βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση μετά το αποφασιστικό σημείο,
(Ι) Βλάβη κινητήρα κατά την προσγείωση πριν από το αποφασιστικό σημείο,
(ΙΑ) Βλάβη κινητήρα κατά την προσγείωση μετά το αποφασιστικό σημείο,
(ΙΒ) Λειτουργικές ανωμαλίες του συστήματος ελέγχου πτήσης και κινητήρα,
(ΙΓ) Επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις,
(ΙΔ) Προσγείωση με έναν ή περισσότερους κινητήρες εκτός λειτουργίας,
(ΙΕ) Τεχνικές αυτοπεριστροφής IMC,
(ΙΣΤ) Αυτοπεριστροφή έως μια καθορισμένη περιοχή,
(ΙΖ) Αδυναμία χειριστή να εκτελέσει τα καθήκοντά του, και
(ΙΗ) Βλάβες και λειτουργικές ανωμαλίες του συστήματος διεύθυνσης.

(ii) Για χειριστές που απαιτείται να εμπλακούν σε πτητικές λειτουργίες IFR, οι έλεγχοι ικανότητας περιλαμβάνουν τις ακόλουθες συμπληρωματικές διαδικασίες μη κανονικές/ ανάγκης:

(Α) Ενόργανη προσέγγιση ακριβείας στα ελάχιστα με προσομοιωμένη βλάβη ενός κινητήρα, για την περίπτωση πολυκινητήριων ελικοπτέρων,

(Β) Επανακύκλωση με όργανα στα ελάχιστα με προσομοιωμένη βλάβη ενός κινητήρα, για την περίπτωση πολυκινητήριων ελικοπτέρων,

(Γ) Προσέγγιση μη ακριβείας στα ελάχιστα,

(Δ) Προσγείωση με προσομοιωμένη βλάβη ενός ή περισσοτέρων κινητήρων, και

(Ε) Αναλόγως του τύπου του ελικοπτέρου, προσέγγιση με λειτουργικές ανωμαλίες του συστήματος ελέγχου πτήσης/ συστήματος ελέγχου πτήσης, και βλάβες των οργάνων πτήσης και του ναυτιλιακού εξοπλισμού.

(2) *Έλεγχοι εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας.* Τα προς εξέταση αντικείμενα πρέπει να είναι εκείνα για τα οποία έγινε η εκπαίδευση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α)(3), ανωτέρω.

(3) *Έλεγχοι γραμμής,*

(i) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να αποδεικνύουν την ικανότητα εκτέλεσης κατά ικανοποιητικό τρόπο μιας πλήρους πτητικής λειτουργίας γραμμής, που περιλαμβάνει διαδικασίες προ πτήσεως και μετά την πτήση, καθώς και χρήση του διαθέσιμου εξοπλισμού, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο

Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(ii) Το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να αξιολογείται με βάση τις δεξιότητες CRM με σκοπό να:

(A) Παρέχεται επαναπληροφόρηση στο πλήρωμα συλλογικά και ατομικά, και

(B) Βελτιώνεται το εκπαιδευτικό σύστημα του CRM.

(iii) Όταν στους χειριστές ανατίθενται καθήκοντα χειριστή που ελέγχει τα χειριστήρια και χειριστή που δεν ελέγχει τα χειριστήρια, πρέπει να ελέγχονται σε αμφότερες τις λειτουργίες.

(iv) Οι έλεγχοι γραμμής πρέπει να ολοκληρώνονται σε ελικόπτερο.

(v) Το πρόσωπο που διεξάγει έλεγχο γραμμής, το οποίο περιγράφεται στο JAR-OPS 3.965(α)(4)(ii), πρέπει να καταλαμβάνει θέση παρατηρητή οποτεδήποτε είναι εφικτό.

(4) *Πτητικές λειτουργίες ενός μόνο χειριστή,*

(i) Οι περιοδικοί επαναληπτικοί έλεγχοι που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους (1) έως (3), ανωτέρω, πρέπει να διενεργούνται για το ρόλο του ενός χειριστή σε συγκεκριμένο τύπο ελικοπτέρου σε περιβάλλον αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας.

Προσάρτημα 1 στην JAR-OPS 3.968
Προσόντα χειριστή για να επιχειρεί από οποιαδήποτε θέση χειριστή

(α) Οι κυβερνήτες, τα καθήκοντα των οποίων απαιτούν επίσης να εκτελούν και τα καθήκοντα συγκυβερνήτη, ή οι κυβερνήτες που απαιτείται να διεξάγουν εκπαίδευση ή καθήκοντα εξέτασης, πρέπει να ολοκληρώνουν τους ελέγχους ικανότητάς τους από την αριστερή και τη δεξιά θέση αντίστοιχα, με εναλλακτικούς ελέγχους ικανότητας, υπό την προϋπόθεση πως όταν ο έλεγχος επάρκειας ειδικότητας τύπου συνδυάζεται με τον έλεγχο ικανότητα από τον αερομεταφορέα, ο κυβερνήτης ολοκληρώνει την εκπαίδευση ή τον έλεγχο του από τη θέση που συνήθως καταλαμβάνει. Όλοι οι έλεγχοι, από οποιαδήποτε θέση, πρέπει να ολοκληρώνονται όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.965(β).

(β) Σε εκτελούνται ελιγμοί ελικοπτέρου με κινητήρα εκτός λειτουργίας, η βλάβη του κινητήρα πρέπει να προσομοιώνεται. Όταν εκτελούνται σε μονοκινητήριο ελικόπτερο, η βλάβη του κινητήρα πρέπει να προσομοιώνεται και ο εκπαιδευτής πρέπει να εκτελέσει την προσγείωση αυτοπεριστροφής από την αριστερή και τη δεξιά θέση αντίστοιχα, με εναλλακτικούς ελέγχους ικανότητας.

(γ) Όταν εκτελείται χειρισμός από τη θέση του συγκυβερνήτη, οι έλεγχοι που απαιτούνται από τα JAR-OPS 3.965 και JAR-OPS 3.968 σχετικά με το χειρισμό από τη θέση του κυβερνήτη πρέπει, επιπλέον, να είναι σε ισχύ και πρόσφατοι.

(δ) Ο χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη πρέπει να έχει επιδείξει εξάσκηση δεξιοτήτων και διαδικασιών, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.965(β), οι οποίες κανονικά δεν υπάγονται στην αρμοδιότητά του. Η άσκηση μπορεί να διεξαχθεί από οποιαδήποτε θέση, Όταν οι διαφορές μεταξύ αριστερής και δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου), τότε η εξάσκηση μπορεί να διεξάγεται από οποιαδήποτε θέση.

(ε) Ο χειριστής, εκτός του κυβερνήτη, που καταλαμβάνει τη θέση του κυβερνήτη πρέπει να επιδείξει εξάσκηση δεξιοτήτων και διαδικασιών, παράλληλα με τους ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.965(β), οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση υπάγονται στην αρμοδιότητα του κυβερνήτη, ενεργώντας ως χειριστής που δεν χειρίζεται τα χειριστήρια. Όταν οι διαφορές μεταξύ αριστερής και δεξιάς θέσης δεν είναι σημαντικές (για παράδειγμα, λόγω της χρήσης αυτόματου πιλότου), τότε η εξάσκηση μπορεί να διεξάγεται από οποιαδήποτε θέση.

ΤΜΗΜΑ ΙΕ – ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

JAR-OPS 3.988
Εφαρμογή

(Βλέπε Προσάρτημα 1στο JAR-OPS 3.988)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος, εκτός από τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, στα οποία ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα σε ελικόπτερο, συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του παρόντος Τμήματος, εκτός από τα μέλη θαλάμου επιβατών τα οποία θα συμμορφώνονται μόνο με τις απαιτήσεις του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.988.

JAR-OPS 3.990
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.995
Ελάχιστες απαιτήσεις

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος:

(1) Είναι ηλικίας τουλάχιστον 18 ετών,

(2) Έχει περάσει μια αρχική ιατρική εξέταση ή εκτίμηση και βρέθηκε ιατρικώς κατάλληλο για την εκπλήρωση των καθηκόντων που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Βλέπε ACJ OPS 3.995(α)(2)), και

(3) Παραμένει ιατρικά ικανό για να εκπληρώνει τα καθήκοντα που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος είναι ικανό να εκτελεί τα καθήκοντα του σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 3.1000
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.1005
Αρχική εκπαίδευση

(Βλέπε ACJ OPS 3.1005)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος ολοκληρώνει επιτυχώς την αρχική εκπαίδευση (η οποία πρέπει να περιλαμβάνει κατάλληλα στοιχεία του JAR-OPS 3.943), την οποία έχει αποδεχθεί η Αρχή, και τους ελέγχους που περιγράφονται στο JAR-OPS 3.1025, πριν υποστεί μεταβατική εκπαίδευση.

JAR-OPS 3.1010
Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών

(Βλέπε ACJ OPS 3.1010)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, πριν αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

(1) *Μεταβατική εκπαίδευση.* Πρέπει να ολοκληρωθεί ένας κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης πριν:

(i) Την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος, ή

(ii) Την ανάθεση χειρισμού άλλου τύπου ελικοπτέρου, και

(2) *Εκπαίδευση διαφορών.* Η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

(i) Σε παραλογή τύπου ελικοπτέρου στον οποίο ήδη εκτελεί καθήκοντα, ή

(ii) Με διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, θέση εξοπλισμού ασφαλείας, εξοπλισμό σχετικό με τα καθήκοντα του μέλους πληρώματος ή διαδικασίες κανονικές και ανάγκης, στους τύπους ή παραλλαγές ελικοπτέρων στους οποίους ήδη εκτελεί καθήκοντα.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίζει το περιεχόμενο της μεταβατικής εκπαίδευσης ή της εκπαίδευσης διαφορών λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος, όπως καταγράφεται στους φακέλους εκπαίδευσης που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1035.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται με συγκροτημένο και ρεαλιστικό τρόπο,

(2) Η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται με συγκροτημένο τρόπο, και

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση, και εάν απαιτείται η εκπαίδευση διαφορών, περιλαμβάνει την χρήση όλου του σχετικού εξοπλισμού (που περιλαμβάνει και τον εξοπλισμό ασφαλείας) και τις διαδικασίες ανάγκης που ισχύουν για τον τύπο ή την παραλλαγή του ελικοπτέρου και περιλαμβάνει εκπαίδευση και εξάσκηση είτε σε αντιπροσωπευτική συσκευή εκπαίδευσης είτε στο πραγματικό ελικόπτερο.

(4) Τα στοιχεία της εκπαίδευσης CRM είναι ενσωματωμένα στον κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης.

JAR-OPS 3.1012
Πτήσεις Εξοικείωσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, μετά την ολοκλήρωση της μεταβατικής εκπαίδευσης, κάθε μέλος πληρώματος πραγματοποιεί πτήση εξοικείωσης, πριν αναλάβει καθήκοντα ενός εκ των μελών πληρώματος που απαιτούνται από τοJAR-OPS 3..

JAR-OPS 3.1015
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση

(Βλέπε ACJ OPS 3.1015)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος υφίσταται περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση, που καλύπτει τις δραστηριότητες που έχουν ανατεθεί σε κάθε μέλος πληρώματος, σε διαδικασίες κανονικές και ανάγκης καθώς και γυμνασίων που σχετίζονται με τον τύπο(ους) ή/και την παραλλαγή(ές) του ελικοπτέρου στο οποίο ασκούν τα καθήκοντα τους.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και το πρόγραμμα ελέγχου που είναι αποδεκτά από την Αρχή, περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική διδασκαλία, η οποία συνοδεύεται από ατομική πρακτική εξάσκηση.

(γ) Η χρονική διάρκεια ισχύος της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και του σχετικού ελέγχου, που απαιτείται από το JAR-OPS 3.1025, είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου, η χρονική διάρκεια ισχύος θα παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Στοιχεία του CRM ενσωματώνονται σε όλες τις κατάλληλες φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(2) Κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε ειδική τμηματική εκπαίδευση CRM. Όλα τα κύρια θέματα της αρχικής εκπαίδευσης CRM πρέπει να καλύπτονται για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 3 έτη.

JAR-OPS 3.1020
Εκπαίδευση Επαναδιάθεσης

(Βλέπε ACJ OPS 3.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος το οποίο απείχε από όλα τα πτητικά καθήκοντα για περισσότερο από 6 μήνες, ολοκληρώνει την εκπαίδευση επαναδιάθεσης που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όταν ένα μέλος πληρώματος δεν απείχε από όλα τα πτητικά καθήκοντα, αλλά, κατά τους 6 προηγούμενους μήνες, δεν έχει αναλάβει καθήκοντα σε κάποιο τύπο ελικοπτέρου ως μέλος πληρώματος, πριν αναλάβει καθήκοντα στο συγκεκριμένο τύπο, αυτό πρέπει:

(1) Να ολοκληρώσει εκπαίδευση επαναδιάθεσης στον τύπο, ή

(2) Να συμμετέχει σε δύο σκέλη πτήσης επανεξοικείωσης.

JAR-OPS 3.1025
Έλεγχοι

(Βλέπε ACJ OPS 3.1025)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια ή μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, που απαιτείται από τα JAR-OPS 3.1005, 3.1010 και 3.1015, κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε έλεγχο που καλύπτει την ληφθείσα εκπαίδευση προκειμένου να επιβεβαιωθεί η ικανότητά

του για εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να πραγματοποιούνται από προσωπικό αποδεκτό από την Αρχή.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος υποβάλλεται σε ελέγχους ως εξής:

(1) *Αρχική εκπαίδευση*. (Βλέπε ACJ OPS 3.1005),

(2) *Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών*. (Βλέπε ACJ OPS 3.1010), και

(3) *Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση*. (Βλέπε ACJ OPS 3.1015).

JAR-OPS 3.1030
Χειρισμός περισσοτέρων του ενός τύπου ή παραλλαγής

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κανένα μέλος πληρώματος δεν χειρίζεται περισσότερους από τρεις τύπους ελικοπτέρων, εκτός από την περίπτωση που, με την έγκριση της Αρχής, το μέλος πληρώματος μπορεί να χειρίζεται τέσσερις τύπους ελικοπτέρων, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι διαδικασίες ανάγκης είναι παρεμφερείς σε τουλάχιστον δύο από τους τύπους.

(β) Για τους σκοπούς της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, οι παραλλαγές ενός τύπου ελικοπτέρου θεωρείται ότι είναι διαφορετικοί τύποι, εφόσον δεν παρουσιάζουν ομοιότητες σε όλα τα ακόλουθα σημεία:

(1) Λειτουργία εξόδου κινδύνου,

(2) Θέση και τύπο του εξοπλισμού ασφαλείας, και

(3) Διαδικασίες ανάγκης.

JAR-OPS 3.1035
Αρχεία Εκπαίδευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει:

(1) Να τηρεί αρχείο για όλη την εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από τα JAR-OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.1020 και 3.1025, και

(2) Να θέτει στη διάθεση του ενδιαφερόμενου μέλους πληρώματος, κατόπιν αιτήσεως, τα αρχεία όλης της αρχικής, μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.988
Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών

(α) *Εφαρμογή*. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών, που τους ανατίθενται από τον αερομεταφορέα καθήκοντα στο διαμέρισμα επιβατών ενός ελικοπτέρου, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1, Τμήμα ΙΕ εκτός από τις αποκλίσεις που περιέχονται στο παρόν Προσάρτημα,

(β) *Απόδοση των όρων*. Όταν εφαρμόζεται το κείμενο του JAR-OPS 1, Τμήμα ΙΕ, το ακόλουθο κείμενο πρέπει να αποδίδεται, για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος, ως εξής :

(1) Στο JAR-OPS 1.988, η χρήση του όρου "μέλη πληρώματος" δεν πρέπει να αποδίδεται έτσι ώστε να σημαίνει μέλη πληρώματος κατά την έννοια του JAR-OPS 3, Τμήμα ΙΕ.

(2) Αντί αεροπλάνο διάβαζε ελικόπτερο.

(3) Ο όρος αεροδρόμιο(α) περιλαμβάνει και το ελικοδρόμιο(α).

(4) Αναφορά σε οποιοδήποτε άλλο Τμήμα του JAR-OPS 1 σημαίνει το αντίστοιχο Τμήμα του JAR-OPS 3.

(γ) *Ευνοϊκές διατάξεις*. Οι επόμενοι κανόνες δεν εφαρμόζονται στα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών ελικοπτέρου:

(1) Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010, μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών:

(i) παράγραφος (δ), εκπαίδευση στην εκκένωση με ολισθητήρες,

(ii) παράγραφος (ε)(2)(ii), σοβαρές αναταράξεις,

(iii) παράγραφος (ε)(2)(iii), αιφνίδια αποσυμπίεση,

(iv) παράγραφος (η)(1), ολισθητήρες,

(v) παράγραφος (η) (2), ολισθαίνουσες σχεδίες,

(vi) παράγραφος (η) (4), διακοπή του συστήματος παροχής οξυγόνου.

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

JAR-OPS 3.1040
Γενικές κανόνες για τα Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, που περιλαμβάνουν και όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις, δεν παραβαίνουν τους όρους που περιέχονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) ή οποιουσδήποτε ισχύοντες κανονισμούς, και είναι αποδεκτά ή, κατά περίπτωση, εγκεκριμένα από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.1040(β).)

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συντάσσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης στην Αγγλική γλώσσα, εκτός εάν εγκρίνεται άλλως από την Αρχή ή καθορίζεται διαφορετικά από την εθνική νομοθεσία. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράσει και να χρησιμοποιήσει το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε κάποια άλλη γλώσσα. (Βλέπε IEM OPS 3.1040(γ).)

(δ) Σε περίπτωση που καθίσταται αναγκαία για τον αερομεταφορέα η σύνταξη νέων Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης ή σημαντικών μερών/ τόμων αυτού, πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, εφόσον. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν, και σε καμιά περίπτωση μετά την 1η Δεκεμβρίου 2000.

(ε) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκδίδει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σε χωριστούς τόμους.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό έχει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο σχετίζεται με τα καθήκοντα του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικό αντίτυπο ή τμήματα από τα Μέρη Α και Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζονται με την προσωπική μελέτη.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό ενημερώνεται για τις αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

(η) Κάθε κάτοχος Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, ή των κατάλληλων μερών αυτού, πρέπει να το τηρεί ενήμερο με τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που παρέχονται από τον αερομεταφορέα.

(θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να υποβάλλει στην Αρχή τις προτιθέμενες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις πριν από την ημερομηνία που θα τεθούν σε ισχύ. Εφόσον η τροποποίηση αφορά οποιοδήποτε μέρος του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο πρέπει να εγκρίνεται σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3, η έγκριση αυτή πρέπει να λαμβάνεται πριν η τροποποίηση τεθεί σε ισχύ. Όταν απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις προς το συμφέρον της ασφάλειας, μπορεί να δημοσιεύονται και να ισχύουν άμεσα, υπό την προϋπόθεση ότι έχει υποβληθεί αίτημα για οποιαδήποτε απαιτούμενη έγκριση.

(ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενσωματώνει όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

(ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και οποιαδήποτε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, ενσωματώνονται σωστά στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και ότι αυτό δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιήσει πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης παρουσιάζονται σε μορφή με την οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς δυσκολία. Ο σχεδιασμός του εγχειριδίου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους ανθρώπινους παράγοντες και τις αρχές του CRM.

(ιγ) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει στον αερομεταφορέα να παρουσιάσει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

(ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.130.

JAR-OPS 3.1045
Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης – δομή και περιεχόμενα

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045)
(Βλέπε AMC OPS 3.1045)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η βασική δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης έχει ως εξής:

Μέρος Α. *Γενικά/Βασικά*

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις επιχειρησιακές πολιτικές, οδηγίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και δεν σχετίζονται με τον τύπο του ελικοπτέρου.

Μέρος Β. *Θέματα πτητικής εκμετάλλευσης του ελικοπτέρου*

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις οδηγίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση και δεν σχετίζονται με τον τύπο του ελικοπτέρου. Πρέπει να λαμβάνει υπόψη οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των τύπων, παραλλαγών ή μεμονωμένων ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

Μέρος Γ. *Οδηγίες και πληροφορίες για τη διαδρομή/ ρόλο/ περιοχή και το ελικοδρόμιο*

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις οδηγίες και διαδικασίες που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση.

Μέρος Δ. *Εκπαίδευση*

Το μέρος αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις οδηγίες εκπαίδευσης για το προσωπικό που απαιτείται για την ασφαλή πτητική εκμετάλλευση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης συμφωνούν με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045 και είναι σχετικά με την περιοχή(ές) και τον τύπο(ους) της πτητικής λειτουργίας.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι αποδεκτή από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 3.1045 (γ).)

JAR-OPS 3.1050
Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης ελικοπτέρου ή ισοδύναμο έγγραφο για κάθε ελικόπτερο που εκμεταλλεύεται.

JAR-OPS 3.1055
Μητρώο καταγραφής πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να διατηρεί τις ακόλουθες πληροφορίες για κάθε πτήση, με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης:

(1) Τα στοιχεία νηολόγησης ελικοπτέρου,
(2) Ημερομηνία,
(3) Ονοματεπώνυμο(α) του μέλους(ών) του πληρώματος,
(4) Ανάθεση καθηκόντων σε μέλος(η) του πληρώματος,
(5) Τόπο αναχώρησης,
(6) Τόπο άφιξης,
(7) Ώρα αναχώρησης,
(8) Ώρα άφιξης,
(9) Ώρες πτήσης,
(10) Είδος πτήσης,
(11) Συμβάντα, παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν), και
(12) Υπογραφή κυβερνήτη (ή ισοδύναμο) (βλέπε IEM OPS 3.1055(α)(12)).

(β) Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει στον αερομεταφορέα την μη τήρηση μητρώου καταγραφής πτήσης ελικοπτέρου, ή μερών αυτού, εφόσον οι σχετικές πληροφορίες είναι διαθέσιμες σε άλλα έγγραφα. (Βλέπε IEM OPS 3.1055(β).)

JAR-OPS 3.1060
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης που χρησιμοποιείται και οι καταχωρίσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

(1) Τα στοιχεία νηολόγησης ελικοπτέρου,
(2) Τον τύπο και την παραλλαγή του ελικοπτέρου,
(3) Την ημερομηνία πτήσης,

(4) Τα στοιχεία ταυτότητας της πτήσης,
(5) Το ονοματεπώνυμο των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης,
(6) Την ανάθεση καθηκόντων στα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης,
(7) Τον τόπο αναχώρησης,
(8) Το χρόνο αναχώρησης,
(9) Το τόπο άφιξης (σχεδιαζόμενο και πραγματικό),
(10) Το χρόνο άφιξης,
(11) Τον τύπο της πτητικής λειτουργίας (VFR, HEMS, κ.λ.π.),
(12) Τη διαδρομή και τα σκέλη της διαδρομής με σημεία ελέγχου/ σημεία αναφοράς, αποστάσεις, χρόνους και ίχνη,
(13) Την σχεδιασμένη ταχύτητα πλεύσης και τους χρόνους πτήσης μεταξύ των σημείων ελέγχου/ σημείων αναφοράς. Τον αναμενόμενο και τον πραγματικό χρόνο στο κάθε σημείο,
(14) Τα ύψη ασφαλείας και τα ελάχιστα επίπεδα,
(15) Τα σχεδιασμένα ύψη και επίπεδα πτήσης,
(16) Τους υπολογισμούς καυσίμου (αρχεία ελέγχων καυσίμου κατά την πτήση),
(17) Τα καύσιμα επί του σκάφους κατά την εκκίνηση των κινητήρων,
(18) Το(α) εναλλαγής προορισμού και, όπου έχει εφαρμογή, απογείωσης και διαδρομής, που περιλαμβάνει και τις πληροφορίες που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους (12), (13), (14) και (15) ανωτέρω,
(19) Την αρχική εξουσιοδότηση του σχεδίου πτήσης ATS, καθώς και τις επακόλουθες επανεξουσιοδοτήσεις,
(20) Τους υπολογισμούς επανασχεδιασμού εν πτήσει, και
(21) Τις σχετικές μετεωρολογικές πληροφορίες.

(β) Στοιχεία τα οποία μπορούν εύκολα να αναζητηθούν σε άλλα έγγραφα ή από άλλη αποδεκτή πηγή ή δεν σχετίζονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, μπορεί να παραληφθούν από το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και η χρήση του περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι καταχωρίσεις στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης γίνονται ταυτοχρόνως και έχουν μόνιμο χαρακτήρα.

JAR-OPS 3.1065
Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα αρχεία και οι σχετικές επιχειρησιακές και τεχνικές πληροφορίες, για κάθε μεμονωμένη πτήση, φυλάσσονται για τις χρονικές περιόδους που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065.

JAR-OPS 3.1070
Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί πρόσφατο και εγκεκριμένο εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης, όπως καθορίζεται στο Μέρος ΙΓ – Μ.Α.704 Ανάλυση διαχείρισης συνεχούς πτητικής ικανότητας.

JAR-OPS 3.1071
Τεχνικό Μητρώο Ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου, όπως καθορίζεται στο Μέρος ΙΓ – Μ.Α.306 Σύστημα τεχνικού μητρώου του αερομεταφορέα.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045
Περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης
(Βλέπε ΙΕΜ του Προσαρτήματος στο JAR-OPS 3.1045)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ

0 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

0.1 *Εισαγωγή*

(α) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς, καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις του ισχύοντος πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

(β) Δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται το αρμόδιο προσωπικό.

(γ) Κατάλογο και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων, του πεδίου εφαρμογής και της χρήσης τους.

(δ) Επεξηγήσεις και ορισμούς όρων και λέξεων που είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2 *Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων*

(α) Ποιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

(β) Αρχείο τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, με ημερομηνίες καταχώρισης και εφαρμογής.

(γ) Δήλωση η οποία αναφέρει ότι δεν επιτρέπονται οι χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός από περιστάσεις που απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση προς όφελος της ασφάλειας.

(δ) Περιγραφή του συστήματος καταχώρισης σημειώσεων, και των ημερομηνιών εφαρμογής τους, στις σελίδες.

(ε) Κατάλογο των έγκυρων σελίδων.

(στ) Σημείωση των αλλαγών (επί σελίδων κειμένου και, εφόσον είναι εφικτό, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).

(ζ) Αναθεωρήσεις προσωρινού χαρακτήρα.

(η) Περιγραφή του συστήματος διανομής για τα εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 *Οργανωτική δομή.* Περιγραφή της οργανωτικής δομής, που περιλαμβάνει το γενικό οργανόγραμμα της εταιρείας και το οργανόγραμμα του Τμήματος πτητικής εκμετάλλευσης. Το οργανόγραμμα πρέπει να απεικονίζει τη σχέση μεταξύ του Τμήματος πτητικής εκμετάλλευσης και των άλλων Τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να φαίνονται οι ιεραρχικοί και λειτουργικοί δεσμοί μεταξύ όλων των Διευθύνσεων, Τμημάτων κ.λπ., που σχετίζονται με την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών.

1.2 *Ορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές.* Το ονοματεπώνυμο κάθε ορισμένου αρμοδίου διευθυντή που είναι υπεύθυνος για τις πτητικές λειτουργίες, σύστημα συντήρησης, εκπαίδευση πληρώματος και επίγεια εξυπηρέτηση, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3 Τμήμα Γ. Πρέπει να περιλαμβάνεται η περιγραφή των καθηκόντων και ευθυνών τους.

1.3 *Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών.* Περιγραφή των καθηκόντων, ευθυνών και εξουσίας του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4 *Εξουσία, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη.* Δήλωση η οποία καθορίζει την εξουσία, τα καθήκοντα και τις ευθύνες του κυβερνήτη.

1.5 *Καθήκοντα και ευθύνες μελών του πληρώματος, εκτός του κυβερνήτη*

2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1 *Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα.* Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (βλέπε JAR-OPS 3.175(ζ)). Η περιγραφή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και οι ικανότητες του προσωπικού. Συγκεκριμένα, πρέπει να περιγράφονται οι διαδικασίες που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

(α) Ισχύ πτυχίου και εξουσιοδότησης,

(β) Επάρκεια του προσωπικού πτητικής λειτουργίας, και

(γ) Έλεγχο, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2 *Σύστημα κοινοποίησης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών.* Περιγραφή οποιουδήποτε συστήματος για την κοινοποίηση πληροφοριών, οι οποίες ενδεχομένως να είναι επιχειρησιακής φύσεως, αλλά είναι συμπληρωματικές σε εκείνες που υπάρχουν στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Πρέπει να περιλαμβάνεται το πεδίο εφαρμογής αυτών των πληροφοριών, καθώς και οι αρμοδιότητες για την κοινοποίησή τους.

2.3 *Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων.* Περιγραφή των βασικών θεμάτων του προγράμματος ασφαλείας πτήσεων.

2.4 *Επιχειρησιακός έλεγχος.* Περιγραφή των διαδικασιών και των ευθυνών που απαιτούνται για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου σε σχέση με την ασφάλεια των πτήσεων.

2.5 *Εξουσίες της Αρχής.* Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής και καθοδήγηση του επιτελείου ως προς τη

διευκόλυνση των επιθεωρήσεων από προσωπικό της Αρχής.

3. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του υιοθετημένου συστήματος ποιοτικού ελέγχου που περιλαμβάνει τουλάχιστον:
(α) Την πολιτική ποιοτικού ελέγχου,
(β) Την περιγραφή της οργάνωση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, και
(γ) Ανάθεση καθηκόντων και αρμοδιοτήτων.

4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1 *Σύνθεση πληρώματος.* Επεξήγηση της μεθόδου προσδιορισμού της σύνθεσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:
(α) Τον τύπο του ελικοπτέρου που χρησιμοποιείται,
(β) Την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας,
(γ) Τη φάση της πτήσης,
(δ) Την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και την προγραμματισμένη περίοδο πτητικής απασχόλησης,
(ε) Την πείρα (συνολική και επί του τύπου), την πρόσφατη εμπειρία και τα προσόντα των μελών του πληρώματος, και
(στ) Το διορισμό του κυβερνήτη.
(ζ) Το διορισμό του προϊσταμένου των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

4.2 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

4.3 *Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης.* Οδηγίες για τη μεταβίβαση της εξουσίας στην περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης.

4.4 *Χειρισμός περισσοτέρων του ενός τύπων.* Δήλωση η οποία προσδιορίζει ποια ελικόπτερα θεωρείται ότι είναι του ιδίου τύπου για σκοπούς:
(α) Προγραμματισμού πληρώματος διακυβέρνησης, και
(β) Προγραμματισμού πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

5.1 Περιγραφή των απαιτουμένων πτυχίου, ειδικότητας(ων), προσόντων/ επάρκειας (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και πρόσφατης εμπειρίας του επιχειρησιακού προσωπικού προκειμένου να ασκήσει τα καθήκοντα του. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του ελικοπτέρου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2 *Πλήρωμα διακυβέρνησης*
(α) Κυβερνήτης.
(β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη.
(γ) Συγκυβερνήτης.
(δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.
(ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.
(στ) Χειρισμός περισσοτέρων του ενός τύπων ή παραλλαγών.

5.3 *Πλήρωμα θαλάμου επιβατών*
(α) Προϊστάμενος μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών.
(β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.
(i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.
(ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.
(γ) Εκτέλεση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές.

5.4 *Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας*
(α) Για το πλήρωμα διακυβέρνησης.
(β) Για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5 *Άλλο επιχειρησιακό προσωπικό*

6 ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1 *Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος.* Οι σχετικοί κανονισμοί και η καθοδήγηση προς τα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, που περιλαμβάνει:
(α) Ψυχοκινητικές ουσίες, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε αυτά:
(i) Αντικαταθλιπτικά,
(ii) Οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης,

(iii) Ναρκωτικές ουσίες,
(iv) Φάρμακα, και
(v) Υπνωτικά δισκία.
(Βλέπε επίσης JAR-FCL Μέρος 3 (ιατρικά) – 3.035 και 3.040)
(β) Φαρμακευτικά σκευάσματα,
(γ) Εμβολιασμούς,
(δ) Καταδύσεις με εμπλοκή υποβρυχίων αναπνευστικών συσκευών πίεσης,
(η) Αιμοδοσία/ δωρεά μυελού των οστών,
(θ) Προφυλάξεις σχετικές με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης,
(ι) Ύπνο και ανάπαυση, και
(ια) Χειρουργικές επεμβάσεις.

7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1 *Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης.* Περιγραφή των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης και των απαιτήσεων ανάπαυσης, που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα ΙΖ, ανάλογα με την πτητική λειτουργία.

7.2 *Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης ή/και μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης.* Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να γίνει υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

8.1 *Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης.* Ανάλογα με την πτητική λειτουργία:

8.1.1 *Ελάχιστα ύψη πτήσης.* Περιγραφή της μεθόδου καθορισμού και εφαρμογής των ελαχίστων υψών, που περιλαμβάνει:
(α) Διαδικασία καθορισμού των ελαχίστων υψών/ επιπέδων πτήσης για πτήσειςVFR, και
(β) Διαδικασία καθορισμού των ελαχίστων υψών/ επιπέδων πτήσης για πτήσεις IFR.

8.1.2 *Κριτήρια καθορισμού της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων*

8.1.3 *Μέθοδοι για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου.* Η μέθοδος για την καθιέρωση των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου για πτήσεις IFR, σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 3 Τμήμα Ε. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες για τον προσδιορισμό της ορατότητας ή/και της οπτικής απόστασης διαδρόμου, και για την εφαρμογή της πραγματικής ορατότητας που παρατηρείται από τους χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής απόστασης διαδρόμου.

8.1.4 Τα επιχειρησιακά ελάχιστα κατά τη διαδρομή για πτήσεις VFR ή τμήματα πτήσης VFR και, όταν χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια ελικόπτερα, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής σε σχέση με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5 *Παρουσίαση και εφαρμογή των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου και διαδρομής*

8.1.6 *Ερμηνεία μετεωρολογικών πληροφοριών.* Επεξηγηματικό υλικό σχετικά με την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή των επιχειρήσεων, και περιλαμβάνει την ερμηνεία υποθετικών εκφράσεων.

8.1.7 *Καθορισμός των ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης που φέρονται επί του ελικόπτέρου.* Οι μέθοδοι με τις οποίες καθορίζονται οι ποσότητες καυσίμου, λαδιού και μεθυλικής αλκοόλης, που πρόκειται να μεταφερθούν, και παρακολουθούνται εν πτήσει. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που φέρονται επί του σκάφους. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλων των περιστάσεων που είναι πιθανόν να αντιμετωπισθούν κατά την πτήση, και περιλαμβάνουν την πιθανότητα επανασχεδιασμού εν πτήσει και της αστοχίας ενός ή περισσότερων συστημάτων ισχύος του ελικοπτέρου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων καυσίμου και λαδιού.

8.1.8 *Μάζα και κέντρο βάρους.* Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:
(α) Ορισμούς,
(β) Μεθόδους, διαδικασίες και ευθύνες για την προετοιμασία και αποδοχή των υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους,
(γ) Την πολιτική για τη χρήση σταθερών ή/και πραγματικών μαζών,
(δ) Τη μέθοδο προσδιορισμού της ισχύουσας μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου,
(ε) Τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικών λειτουργιών και τύπο ελικοπτέρου,
(στ) Γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τον έλεγχο των διάφορων τύπων

χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης,
(ζ) Διαδικασίες αλλαγών της τελευταίας στιγμής,
(η) Το ειδικό βάρος του καυσίμου, λιπαντικού και μεθυλικής αλκοόλης,
(θ) Πολιτική/διαδικασίες κατανομής θέσεων, και
(ι) Τυποποιημένα σχέδια φόρτωσης.

8.1.9 *Σχέδιο πτήσης ATS.* Διαδικασίες και αρμοδιότητες για την προετοιμασία και την υποβολή του σχεδίου πτήσης των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνουν τους τρόπους υποβολής τόσο για μεμονωμένα όσο και για επαναλαμβανόμενα σχέδια πτήσης.

8.1.10 *Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης.* Διαδικασίες και αρμοδιότητες για την προετοιμασία και αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται και να περιλαμβάνει δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11 *Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου του αερομεταφορέα.* Πρέπει να περιγράφονται οι αρμοδιότητες και η χρήση του τεχνικού μητρώου ελικοπτέρου του αερομεταφορέα, περιλαμβανομένων και δειγμάτων της μορφής που χρησιμοποιείται.

8.1.12 *Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που πρέπει να φέρονται στο ελικόπτερο*

8.2 *Οδηγίες επίγειας εξυπηρέτησης*

8.2.1 *Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου.* Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, που περιλαμβάνουν:
(α) Προφυλάξεις ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της περιστροφής των στροφείων, της λειτουργίας του κινητήρα(ων) και της λειτουργίας της APU.
(β) Ανεφοδιασμό και αφαίρεση καυσίμων όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επί του σκάφους ή αποβιβάζονται, και
(γ) Προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2 *Διαδικασίες εξυπηρέτησης ελικοπτέρου, επιβατών και φορτίου, που σχετίζονται με την ασφάλεια.* Περιγραφή των διαδικασιών εξυπηρέτησης που χρησιμοποιούνται κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του ελικοπτέρου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη ασφαλείας για το χρόνο που το ελικόπτερο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν:
(α) Παιδιά/ νήπια, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα,
(β) Μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων υπό κράτηση,
(γ) Επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος χειραποσκευών,
(δ) Φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων εντός του ελικοπτέρου,
(ε) Ειδικά φορτία και ταξινόμηση των διαμερισμάτων φορτίου,
(στ) Προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους,
(ζ) Λειτουργία των θυρών του ελικοπτέρου,
(η) Ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, που περιλαμβάνει πρόληψη πυρκαγιάς, και περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης,
(θ) Διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης,
(ι) Εξυπηρέτηση ελικοπτέρων, και
(ια) Έγγραφα και έντυπα σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση ελικοπτέρου,
(ιβ) Πολλαπλή κατάληψη θέσεων του ελικοπτέρου.

8.2.3 *Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης.* Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα τα οποία τελούν εμφανώς υπό την επήρεια οινοπνεύματος, ή τα οποία υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός από ασθενείς υπό κατάλληλη ιατρική φροντίδα.

8.2.4 *Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος.* Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης ελικοπτέρων στο έδαφος. Αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων του πάγου και άλλων μορφών καταλοίπων σε ελικόπτερα ενώ είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, που περιλαμβάνει:
(α) Κοινές ονομασίες ή εμπορικές επωνυμίες
(β) Χαρακτηριστικά,
(γ) Επιπτώσεις στις επιδόσεις του ελικοπτέρου,
(δ) Χρόνους αναμονής, και
(ε) Προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3 *Διαδικασίες πτήσης*

8.3.1 *Πολιτική VFR/IFR.* Περιγραφή της πολιτικής που επιτρέπει την εκτέλεση πτήσεων υπό VFR, ή που απαιτεί την εκτέλεση πτήσεων IFR, ή τη μεταβολή από την μια στην άλλη.

8.3.2 *Διαδικασίες ναυτιλίας.* Περιγραφή όλων των διαδικασιών ναυτιλίας που σχετίζονται με τον τύπο(ους) και με την περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

(α) Τυποποιημένες ναυτιλιακές διαδικασίες, που περιλαμβάνουν την πολιτική διενέργειας ανεξάρτητων ελέγχων επαλήθευσης καταχωρίσεων μέσω πληκτρολογίου, όταν αυτές επηρεάζουν το ίχνος της πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το ελικόπτερο,

(β) Ναυτιλία MNPS και POLAR, καθώς και ναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές,

(γ) RNAV. Περιγραφή των σχετικών διαδικασιών RNAV που καθορίζονται στο Μέρος Γ,

(δ) Επανασχεδιασμός εν πτήσει, και

(ε) Διαδικασίες για την περίπτωση υποβάθμισης συστήματος.

8.3.3 *Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου*

8.3.4 *Ακουστική φωνητική συσκευή συνέγερσης*

8.3.5 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.3.6 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.3.7 *Πολιτική και διαδικασίες σχετικές με τη διαχείριση καυσίμων εν πτήσει*

8.3.8 *Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες.* Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας εντός, ή/και αποφυγής, ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών που περιλαμβάνουν:

(α) Καταιγίδες,

(β) Συνθήκες παγιοποίησης,

(γ) Αναταράξεις,

(δ) Διάτμηση ανέμου,

(ε) Αεροχείμαρρος (Jetstream),

(στ) Νέφη ηφαιστειακής τέφρας,

(ζ) Ισχυρή βροχόπτωση,

(η) Αμμοθύελλες,

(θ) Κύματα όρους, και

(ι) Σημαντικές αναστροφές θερμοκρασίας.

8.3.9 *Αεροδίνη και κατώρευμα στροφείου.* Διαχωρισμός λόγω αεροδίνης και κατωρεύματος στροφείου, λαμβάνοντας υπόψη τους τύπους ελικοπτέρων, τις συνθήκες ανέμου και την τοποθεσία της FATO.

8.3.10 *Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους.* Οι απαιτήσεις σχετικά με την κατάληψη από τα μέλη πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους κατά τη διάρκεια διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο προς το συμφέρον της ασφαλείας.

8.3.11 *Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες.* Οι απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης ώμων από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο προς το συμφέρον της ασφάλειας.

8.3.12 *Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης.* Οι προϋποθέσεις για την είσοδο στο θάλαμο διακυβέρνησης προσώπων εκτός του πληρώματος διακυβέρνησης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική που αφορά την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13 *Χρήση κενών θέσεων πληρώματος.* Οι προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση των κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14 *Αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων μελών πληρώματος.* Διαδικασίες που ακολουθούνται στην περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης καθηκόντων μελών του πληρώματος κατά την πτήση. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα των τύπων αδυναμίας εκπλήρωσης καθηκόντων και των μέσων αναγνώρισής τους.

8.3.15 *Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών.* Διαδικασίες που καλύπτουν:

(α) Προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για πτήση, απαιτήσεις κατά την πτήση και προετοιμασία για προσγείωση, που περιλαμβάνουν διαδικασίες για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των χώρων ενδιαίτησης,

(β) Διαδικασίες για να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, στην περίπτωση που απαιτείται εκκένωση έκτακτης ανάγκης, μπορεί να διευκολύνουν και όχι να εμποδίζουν την εκκένωση του ελικοπτέρου,

(γ) Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών,

(δ) Διαδικασίες για την περίπτωση εφοδιασμού με καύσιμα με τους επιβάτες επί του σκάφους, ή να επιβιβάζονται και αποβιβάζονται, και

(ε) Κάπνισμα επί του σκάφους.

8.3.16 *Διαδικασίες ενημέρωσης επιβατών.* Τα περιεχόμενα, τα μέσα και ο χρόνος ενημέρωσης των επιβατών, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.285.

8.3.17 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.4 *AWO.* Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού (Βλέπε JAR-OPS Μέρος 3 Τμήματα Δ και Ε).

8.5 *Παραμένει σκοπίμως κενό*

8.6 *Χρήση του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) και του καταλόγου απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL)*

8.7 *Πτήσεις άνευ αμοιβής.* Διαδικασίες και περιορισμοί σχετικά με:
(α) Εκπαιδευτικές πτήσεις,
(β) Δοκιμαστικές πτήσεις,
(γ) Πτήσεις παράδοσης,
(δ) Πτήσεις αυτομεταφοράς,
(ε) Πτήσεις επίδειξης, και
(στ) Πτήσεις μετάβασης
που περιλαμβάνουν την ιδιότητα των ανθρώπων οι οποίοι μπορεί να μεταφέρονται σε τέτοιες πτήσεις.

8.8 *Απαιτήσεις οξυγόνου*

8.8.1 Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2 Τις απαιτήσεις οξυγόνου που καθορίζονται για:
(α) Το πλήρωμα διακυβέρνησης,
(β) Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, και
(γ) Τους επιβάτες.

9 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

9.1 Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν:
(α) Πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών,
(β) Καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για αποδοχή, τοποθέτηση ετικετών, διαχείριση, αποθήκευση και διαχωρισμό των επικίνδυνων υλικών,
(γ) Διαδικασίες για αντίδραση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά,
(δ) Καθήκοντα όλου του εμπλεκομένου προσωπικού, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1215, και
(ε) Οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2 Τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να μεταφέρονται όπλα, πυρομαχικά και όπλα για αθλητικούς σκοπούς.

10 ΑΣΦΑΛΕΙΑ

10.1 Οδηγίες και καθοδήγηση ασφαλείας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις ευθύνες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πολιτικές και οι διαδικασίες για το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων επί του σκάφους, όπως έκνομη παρέμβαση, δολιοφθορά, βομβιστική απειλή και αεροπειρατεία.

10.2 Περιγραφή προληπτικών μέτρων ασφαλείας και εκπαίδευση.

Σημείωση: Ορισμένα μέρη των οδηγιών και καθοδήγησης ασφαλείας μπορεί να τηρούνται εμπιστευτικά.

11 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ, ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, γνωστοποίηση και αναφορά περιστατικών. Αυτό το τμήμα πρέπει να περιλαμβάνει:
(α) Ορισμούς των περιστατικών και τις σχετικές ευθύνες όλων των εμπλεκομένων προσώπων,
(β) Υποδείγματα των εντύπων που χρησιμοποιούνται για την αναφορά όλων των τύπων περιστατικών (ή αντίγραφα των πραγματικών εντύπων), οδηγίες αναφορικά με τη συμπλήρωσή τους, τους αποδέκτες στους οποίους θα πρέπει να αποστέλλονται καθώς και το χρόνο εντός του οποίου πρέπει να γίνει,
(γ) Σε περίπτωση ατυχήματος, περιγραφές των τμημάτων της εταιρίας, Αρχών και άλλων οργανισμών που πρέπει να ειδοποιηθούν, πως μπορεί να γίνει αυτό και με ποια σειρά,
(δ) Διαδικασίες για προφορική ειδοποίηση των μονάδων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με συμβάντα που εμπλέκονται ACAS, RA, κίνδυνοι από πτηνά, επικίνδυνα υλικά και επικίνδυνες συνθήκες,
(ε) Διαδικασίες για την υποβολή εγγράφων αναφορών σχετικά με συμβάντα εναέριας κυκλοφορίας, ACAS, RA, προσκρούσεις πτηνών, συμβάντα ή ατυχήματα επικίνδυνων υλικών, και έκνομη παρέμβαση,

(στ) Διαδικασίες αναφοράς για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τα JAR-OPS 3.085(β) και 3.420. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν διαδικασίες αναφοράς που σχετίζονται με την εσωτερική ασφάλεια που πρέπει να ακολουθούνται από τα μέλη του πληρώματος, σχεδιασμένες για να εξασφαλίζουν ότι ο κυβερνήτης πληροφορείται άμεσα για οποιοδήποτε συμβάν το οποίο έχει επηρεάσει, ή μπορεί να έχει επηρεάσει, την ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πτήσης και ότι του παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες.

12 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Κανόνες αέρος που περιλαμβάνουν:
(α) Κανόνες πτήσεως εξ όψεως και δι' οργάνων,
(β) Περιοχική εφαρμογή των κανόνων αέρος,
(γ) Διαδικασίες επικοινωνιών, που περιλαμβάνουν και διαδικασίες απωλείας επικοινωνιών,
(δ) Πληροφορίες και οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών ελικοπτέρων,
(ε) Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να τηρείται συνεχής ακρόαση ασυρμάτου,
(στ) Σήματα
(ζ) Σύστημα χρόνου που χρησιμοποιείται στην πτητική εκμετάλλευση,
(η) Εξουσιοδοτήσεις ATC, σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και αναφορές θέσης,
(θ) Οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση μη εξουσιοδοτημένου ελικοπτέρου που πετάει ή πρόκειται να εισέλθει εντός περιορισμένης, απαγορευμένης ή επικίνδυνης περιοχής,
(ι) Διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν εκπομπή κινδύνου,
(ια) Τους οπτικούς κώδικες εδάφους/ αέρος για χρήση από επιζώντες, την περιγραφή και χρήση των βοηθημάτων σηματοδότησης, και
(ιβ) Σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.

13 ΜΙΣΘΩΣΗ. Περιγραφή των επιχειρησιακών ρυθμίσεων για μίσθωση, σχετιζόμενες διαδικασίες και ευθύνες της διοίκησης.

Β ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ – ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

Λαμβάνονται υπόψη οι διαφορές μεταξύ τύπων και παραλλαγών τύπων, υπό τους ακόλουθους τίτλους:

0 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

0.1 Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις ελικοπτέρου), που περιλαμβάνουν περιγραφή των μονάδων μέτρησης, που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου τύπου ελικοπτέρου, και πίνακες μετατροπής.

1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των ισχυόντων επιχειρησιακών περιορισμών, που περιλαμβάνουν:

(α) Καθεστώς πιστοποίησης (π.χ. JAR-27, JAR-29, ICAO Παράρτημα 16 (JAR-34 και JAR-36) κ.λπ.),
(β) Διαμόρφωση θέσεων επιβατών για κάθε τύπο ελικοπτέρου, που περιλαμβάνει και εικονογραφημένη παρουσίαση,
(γ) Τύποι πτητικής λειτουργίας που είναι εγκεκριμένοι (π.χ. IFR/VFR, κατηγορία CAT II/III, Τύπος RNP, πτήσεις σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κ.λπ.),
(δ) Σύνθεση πληρώματος,
(ε) Μάζα και κέντρο βάρους,
(στ) Περιορισμούς ταχύτητας,
(ζ) Φάκελο πτήσης
(η) Όρια ανέμου,
(θ) Περιορισμούς επιδόσεων για ισχύουσες διαμορφώσεις,
(ι) Κλίση,
(ια) Κατάλοιπα στο σκάφος,
(ιβ) Περιορισμούς συστημάτων.

2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

2.1 Οι διαδικασίες ανάγκης και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, οι ενδεδειγμένοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, το σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και μια δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης και άλλων μελών του πληρώματος (η σχεδίαση και η χρήση των οποίων πρέπει να τηρεί τους ανθρώπινους παράγοντες και τις αρχές του CRM). Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες ανάγκης και καθήκοντα:
(α) Αδυναμίας εκπλήρωσης καθηκόντων μέλους πληρώματος,

(β) Γυμνασίων πυρκαγιάς και εμφάνισης καπνού,
(γ) Κεραυνοπληξιών,
(δ) Επικοινωνιών κινδύνου και συνέγερσης της ATC για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
(ε) Βλάβης κινητήρα,
(στ) Βλάβης συστημάτων,
(ζ) Καθοδήγησης για παρέκκλιση σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης,
(η) Προειδοποίησης AVAD,
(θ) Διατμητικού ανέμου,
(ι) Αναγκαστικής προσγείωσης/ προσθαλάσσωσης.

3 ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1 Τις κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, οι ενδεδειγμένοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, το σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και μια δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης και των μελών του θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα:
(α) Προ πτήσεως,
(β) Πριν την αναχώρηση,
(γ) Ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου,
(δ) Τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου,
(ε) Μείωσης θορύβου,
(στ) Πλεύσης και καθόδου,
(ζ) Προσέγγισης, προετοιμασίας για προσγείωση και ενημέρωσης,
(η) Προσέγγισης (VF),
(θ) Προσέγγισης IFR,
(ι) Προσέγγισης εξ όψεως και κυκλικής προσέγγισης,
(ια) Αποτυχημένης προσέγγισης,
(ιβ) Κανονικής προσγείωσης,
(ιγ) Μετά την προσγείωση.

4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.0 *Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή με την οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν χωρίς δυσκολία.*

4.1 *Στοιχεία επιδόσεων.* Υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ.

4.2 Εάν τα στοιχεία επιδόσεων, που απαιτούνται για την αντίστοιχη κατηγορία επιδόσεων, δεν είναι διαθέσιμα στο εγκεκριμένο HFM, τότε πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης μπορεί να παραπέμπει στα εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο HFM, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία δεν είναι πιθανόν να χρησιμοποιούνται συχνά ή σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

5 ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οδηγίες και στοιχεία για τον υπολογισμό της μάζας και ζυγοστάθμισης που περιλαμβάνουν:
(α) Σύστημα υπολογισμού (π.χ. σύστημα δεικτών),
(β) Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, που περιλαμβάνουν και τα έγγραφα που είναι χειρόγραφα ή μηχανογραφημένα,
(γ) Οριακές μάζες και κέντρο βάρους για τους τύπους, παραλλαγές ή μεμονωμένα ελικόπτερα που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και
(δ) Συνολική μάζα λειτουργίας και αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

6 ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και προβλέψεις για φόρτωση και ασφάλιση του φορτίου εντός του ελικοπτέρου.

7 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

7.1 Στοιχεία και οδηγίες απαραίτητα για το σχεδιασμό προ πτήσεως και εν πτήσει. Όπου έχει εφαρμογή, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες για πτητικές λειτουργίες με τον κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας και για πτήσεις προς απομονωμένα ελικοδρόμια.

7.2 Η μέθοδος για τον υπολογισμό του καυσίμου που χρειάζεται για τα διάφορα στάδια της πτήσης,

σύμφωνα με το JAR-OPS 3.255.

8 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΟΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

Ο κατάλογος(οι) απόκλισης από τη διαμόρφωση (CDL), εφόσον παρέχεται από τον κατασκευαστή, που λαμβάνει υπόψη τους τύπους και παραλλαγές του εκμεταλλεύσιμου ελικοπτέρου, και περιλαμβάνει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται όταν το ελικόπτερο αποδεσμεύεται σύμφωνα με τους όρους του δικού του CDL.

9 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) που λαμβάνει υπόψη τους τύπους και παραλλαγές του εκμεταλλεύσιμου ελικοπτέρου καθώς και τον τύπο(ους)/ περιοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Ο MEL πρέπει να περιλαμβάνει τον ναυτιλιακό εξοπλισμό και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας για τη διαδρομή και την περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΤΟ ΟΞΥΓΟΝΟ

10.1 Κατάλογος του εξοπλισμού επιβίωσης που πρέπει να φέρεται για τις διαδρομές πτήσεων που πρόκειται να εκτελεσθούν, καθώς και τις διαδικασίες για τον έλεγχο της κατάστασης συντήρησης αυτού του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες που αφορούν τη θέση, δυνατότητα πρόσβασης και χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης, καθώς και το σχετικό κατάλογο(ους) ελέγχου ενεργειών.

10.2 Η διαδικασία για τον καθορισμό της απαιτούμενης ποσότητας οξυγόνου καθώς και της ποσότητας που είναι διαθέσιμη. Τα χαρακτηριστικά της πτήσης και ο αριθμός των επιβαινόντων.

11 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1 *Οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν το συντονισμό του πληρώματος και τον καθορισμό θέσεων έκτακτης ανάγκης.*

11.2 *Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.* Περιγραφή των καθηκόντων όλων των μελών του πληρώματος για την ταχεία εκκένωση ελικοπτέρου και το χειρισμό των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

12 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων ελικοπτέρου, των σχετικών χειριστηρίων ελέγχου, ενδείξεων και οδηγιών λειτουργίας. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045.)

Γ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΟΥ

1 Οδηγίες και πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, ναυτιλία και ελικοδρόμια, που περιλαμβάνουν ελάχιστα επίπεδα και ύψη πτήσεως για κάθε διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και τα επιχειρησιακά ελάχιστα για κάθε ελικοδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, που περιλαμβάνουν:

(α) Ελάχιστο επίπεδο/ ύψος πτήσεως,

(β) Επιχειρησιακά ελάχιστα για αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής,

(γ) Ευκολίες επικοινωνίας και βοηθήματα ναυτιλίας,

(δ) Στοιχεία FATO/ διαδρόμου και ευκολίες ελικοδρομίου,

(ε) Διαδικασίες προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και αναχώρησης, που περιλαμβάνουν και διαδικασίες μείωσης θορύβου,

(στ) Διαδικασίες απωλείας επικοινωνιών,

(ζ) Ευκολίες έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να ιπταθεί το ελικόπτερο,

(η) Περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να φέρονται επί του σκάφους σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και της διαδρομής την οποία πρόκειται να καλύψει, που περιλαμβάνει και τη μέθοδο ελέγχου της εγκυρότητάς τους,

(θ) Διαθεσιμότητα υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών καθώς και μετεωρολογικών υπηρεσιών,

(ι) Διαδικασίες COM/NAV κατά τη διαδρομή,

(ια) *Παραμένει σκοπίμως κενό*

(ιβ) Ειδικούς περιορισμούς ελικοδρομίου (επιδόσεων λειτουργίας, κ.λ.π.).

Δ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1 Αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης και προγράμματα ελέγχων για όλο το επιχειρησιακό προσωπικό

στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία ή/και τη διεξαγωγή πτήσης.

2 Τα αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν:

2.1 *Για το πλήρωμα διακυβέρνησης.* Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3 Τμήματα Ε και ΙΔ,

2.2 *Για τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών.* Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ,

2.3 *Για το εμπλεκόμενο επιχειρησιακό προσωπικό, που περιλαμβάνει τα μέλη πληρώματος:*
(α) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών), και
(β) Όλα τα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS Μέρος 3, Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4 *Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη πληρώματος (π.χ. επιμελητής πτήσεων, προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης κ.λ.π.).* Όλα τα άλλα σχετικά θέματα που καθορίζονται στο JAR-OPS και αφορούν στα καθήκοντά τους.

3 Διαδικασίες

3.1 Διαδικασίες σχετικές με εκπαίδευση και ελέγχους.

3.2 Διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται στην περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3 Διαδικασίες για να εξασφαλισθεί ότι, κατά τη διάρκεια πτήσεων δημοσίων αερομεταφορών, δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των μη κανονικών διαδικασιών ή των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, καθώς και την προσομοίωση των IMC με τεχνητά μέσα.

4 Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065.)

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1065
Περίοδοι φύλαξης εγγράφων

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ακόλουθες πληροφορίες/ έγγραφα, στα οποία η Αρχή έχει δυνατότητα πρόσβασης, φυλάσσονται σε αποδεκτή μορφή για τις περιόδους που φαίνονται στους ακόλουθους πίνακες.

Σημείωση: Πρόσθετες πληροφορίες σχετικές με τα αρχεία συντήρησης καθορίζονται στο Τμήμα-ΙΓ – Μ.Α.306(γ) Σύστημα τεχνικών μητρώων του αερομεταφορέα.

Πίνακας 1 – Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία και εκτέλεση μιας πτήσης

Πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία και εκτέλεση της πτήσης όπως περιγράφονται στο JAR-OPS 3.135	
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης	3 μήνες
Τεχνικό μητρώο ελικοπτέρου	24 μήνες μετά την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρισης
Έγγραφα ενημέρωσης NOTAM/AIS σχετικά με τη διαδρομή, εφόσον συντάσσονται από τον αερομεταφορέα	3 μήνες
Έγγραφα βάρους και ζυγοστάθμισης	3 μήνες
Γνωστοποίηση ειδικών φορτίων, που περιλαμβάνει έγγραφες πληροφορίες προς τον κυβερνήτη σχετικά με επικίνδυνα υλικά	3 μήνες

Πίνακας 2 – Αναφορές

Αναφορές	
Μητρώο καταγραφής πτήσης	3 μήνες
Αναφορά(ές) πτήσης για την καταγραφή λεπτομερειών οποιουδήποτε περιστατικού, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 3.420, ή οποιοδήποτε γεγονότος το οποίο ο κυβερνήτης θεωρεί απαραίτητο να αναφέρει/ καταγράψει	3 μήνες
Αναφορές σχετικά με υπερβάσεις καθηκόντων ή/και μειώσεις περιόδων ανάπαυσης	3 μήνες

Πίνακας 3 – Αρχεία πληρώματος διακυβέρνησης

Αρχεία πληρώματος διακυβέρνησης	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Πτυχίο	Για όσο χρόνο το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί τα προνόμια του πτυχίου για τον αερομεταφορέα
Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Κύκλος μαθημάτων για κυβερνήτες (που περιλαμβάνει και έλεγχο)	3 έτη
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος	3 έτη
Εκπαίδευση και έλεγχος για χειρισμό από οποιαδήποτε θέση χειριστή	3 έτη
Πρόσφατη πείρα (παραπομπή στο JAR-OPS 3.970)	15 μήνες
Ικανότητα διαδρομής και αεροδρομίου (παραπομπή στο JAR-OPS 3.975)	3 έτη
Εκπαίδευση και εξουσιοδότηση για ειδικές πτητικές λειτουργίες εφόσον απαιτείται από το JAR-OPS (π.χ. πτητικές λειτουργίες HEMS CAT II/III)	3 έτη
Εκπαίδευση για επικίνδυνα υλικά, κατά περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 4 – Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών

Αρχεία πληρώματος θαλάμου επιβατών	
Χρόνος πτήσης, απασχόλησης και ανάπαυσης	15 μήνες
Αρχική εκπαίδευση, μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών (που περιλαμβάνουν και έλεγχο)	Για όσο χρόνο το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών απασχολείται από τον αερομεταφορέα
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και επαναδιάθεση (που περιλαμβάνουν και έλεγχο)	Έως 12 μήνες μετά την αποχώρηση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών από τον αερομεταφορέα
Εκπαίδευση για επικίνδυνα υλικά, κατά περίπτωση	3 έτη

Πίνακας 5 – Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό

Αρχεία σχετικά με το λοιπό επιχειρησιακό προσωπικό	
Αρχεία εκπαίδευσης/αξιολόγησης του λοιπού προσωπικού για το οποίο απαιτείται από το JAR-OPS εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης	Τα τελευταία 2 αρχεία εκπαίδευσης

Πίνακας 6 – Άλλα αρχεία

Άλλα αρχεία	
Αρχεία συστήματος ποιοτικού ελέγχου	5 έτη
Έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης
Κατάλογος ελέγχου ενεργειών αποδοχής επικινδύνων υλικών	3 μήνες μετά από την εκτέλεση της πτήσης

ΤΜΗΜΑ ΙΖ – ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΟ

ΤΜΗΜΑ ΙΗ – ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

JAR-OPS 3.1150
Ορολογία

(α) Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν Τμήμα, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

(1) *Κατάλογος ελέγχου ενεργειών αποδοχής.* Έγγραφο που χρησιμοποιείται για να βοηθήσει στη διεξαγωγή ελέγχου στην εξωτερική εμφάνιση συσκευασιών επικίνδυνων υλικών καθώς και των σχετικών τους εγγράφων προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι πληρούνται όλες οι κατάλληλες απαιτήσεις.

(2) *Μεταφορικό αεροσκάφος.* Οποιοδήποτε αεροσκάφος το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή περιουσιακά στοιχεία αλλά όχι επιβάτες. Υπ' αυτήν την έννοια οι ακόλουθοι δεν θεωρούνται ως επιβάτες:

(i) Μέλος πληρώματος,

(ii) Υπάλληλος του αερομεταφορέα που επιτρέπεται από, και μεταφέρεται σύμφωνα με, τις οδηγίες που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(iii) Εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της Αρχής, ή

(iv) Πρόσωπο με καθήκοντα σε σχέση με συγκεκριμένη αποστολή επί του σκάφους.

(3) *Ατύχημα επικίνδυνων υλικών.* Περιστατικό που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών το οποίο καταλήγει σε θανατηφόρο ή σοβαρό τραυματισμό προσώπου ή σε σοβαρή ζημία περιουσιακών στοιχείων. (Βλέπε IEM OPS 3.1150(α)(3) και (α)(4).)

(4) *Συμβάν επικίνδυνων υλικών.* Περιστατικό, εκτός από ατύχημα επικίνδυνων υλικών, που συνδέεται και σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που δεν συμβαίνει απαραίτητα επί αεροσκάφους, το οποίο καταλήγει σε τραυματισμό προσώπου, ζημία περιουσιακών στοιχείων, φωτιά, θραύση, έκχυμα, διαρροή υγρού ή ραδιενέργειας ή άλλη απόδειξη ότι η ακεραιότητα της συσκευασίας δεν έχει διατηρηθεί. Οποιοδήποτε περιστατικό σχετίζεται με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, το οποίο θέτει σε σοβαρό κίνδυνο το αεροσκάφος ή τους επιβαίνοντες σε αυτό, θεωρείται επίσης ότι συνιστά συμβάν επικίνδυνων υλικών. (Βλέπε IEM OPS3.1150(α)(3) και (α)(4).)

(5) *Έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών.* Έγγραφο το οποίο καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες. Συμπληρώνεται από το πρόσωπο που παραδίδει επικίνδυνα υλικά προς εναέρια μεταφορά και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικές με τα εν λόγω υλικά. Το έγγραφο φέρει υπογεγραμμένη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι τα επικίνδυνα υλικά περιγράφονται πλήρως και με ακρίβεια με τις κατάλληλες ονομασίες αποστολής τους και τους αριθμούς UN/ID και ότι έχουν ορθώς ταξινομηθεί, συσκευασθεί, σημανθεί και φέρουν ετικέτες, καθώς και ότι βρίσκονται σε κατάλληλη κατάσταση προς μεταφορά.

(6) *Εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου.* Το εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου είναι αντικείμενο εξοπλισμού μεταφοράς για ραδιενεργά υλικά, και είναι σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά τέτοιων υλικών, είτε συσκευασμένων είτε όχι, με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς.

(7) *Πράκτορας διακίνησης.* Πρακτορείο το οποίο εκτελεί για λογαριασμό του αερομεταφορέα μερικές ή όλες τις λειτουργίες του τελευταίου, που περιλαμβάνουν παραλαβή, φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά ή άλλη διαδικασία σχετική με επιβάτες ή φορτίο.

(8) *Αριθμός ID.* Προσωρινός αριθμός αναγνώρισης για κάποιο είδος επικίνδυνων υλικών στο οποίο δεν έχει αποδοθεί ένας αριθμός UN.

(9) *Μαζική συσκευασία.* Περικάλυμμα εγκλεισμού που χρησιμοποιείται από μεμονωμένο αποστολέα εμπορευμάτων για να περιλάβει ένα ή περισσότερα δέματα, για να δημιουργηθεί μια μονάδα διακίνησης για ευκολία στη διακίνηση και στοιβασία.

(10) *Δέμα.* Το πλήρες προϊόν της διαδικασίας συσκευασίας που αποτελείται από τη συσκευασία και το περιεχόμενο της, έτοιμο προς μεταφορά.

(11) *Συσκευασία.* Δοχεία και οποιαδήποτε άλλα εξαρτήματα ή υλικά που είναι απαραίτητα ώστε το δοχείο να επιτελεί τη λειτουργία συγκράτησης και να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τις απαιτήσεις συσκευασίας.

(12) *Κατάλληλη ονομασία αποστολής.* Η ονομασία που πρέπει να χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός ιδιαίτερου αντικειμένου ή ουσίας σε όλα τα δικαιολογητικά φόρτωσης και τις ειδοποιήσεις και, όπου απαιτείται, επί των συσκευασιών.

(13) *Σοβαρός τραυματισμός.* Τραυματισμός τον οποίο υφίσταται ένα πρόσωπο σε ατύχημα, ο οποίος:

(i) Χρήζει νοσοκομειακής περίθαλψης για περισσότερες από 48 ώρες, που αρχίζουν εντός επτά ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα ο τραυματισμός, ή

(ii) Έχει ως αποτέλεσμα κάταγμα οποιουδήποτε οστού (με εξαίρεση τα απλά κάταγματα δαχτύλων χεριού, δαχτύλων ποδιού ή μύτης), ή

(iii) Έχει σαν συνέπεια πληγές οι οποίες προκαλούν σοβαρή αιμορραγία, καθώς και βλάβη στα νεύρα, μύες ή τένοντες, ή

(iv) Έχει σαν συνέπεια τραυματισμό οποιουδήποτε εσωτερικού οργάνου, ή

(v) Έχει σαν συνέπεια εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού, ή οποιαδήποτε εγκαύματα που καλύπτουν περισσότερο από το 5% της επιφανείας του σώματος, ή

(vi) Έχει σαν συνέπεια επιβεβαιωμένη έκθεση σε μολυσματικές ουσίες ή επιβλαβή ακτινοβολία.

(14) *Κράτος Προέλευσης.* Η Αρχή στην επικράτεια της οποίας φορτώθηκαν αρχικά τα επικίνδυνα υλικά επί αεροσκάφους.

(15) *Τεχνικές Οδηγίες.* Η τελευταία ισχύουσα έκδοση των Τεχνικών Οδηγιών για την Ασφαλή Εναέρια Μεταφορά Επικίνδυνων Υλικών (Doc 9284AN/905), που περιλαμβάνει το Συμπλήρωμα και οποιαδήποτε Προσθήκη, εγκεκριμένη και δημοσιευμένη κατόπιν απόφασης του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

(16) *Αριθμός UN.* Ο τετραψήφιος αριθμός που χορηγείται από την Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, προκειμένου να αναγνωρίζεται μια ουσία ή μια συγκεκριμένη ομάδα ουσιών.

JAR-OPS 3.1155
Έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων υλικών

(Βλέπε IEM OPS 3.1155)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να μεταφέρει επικίνδυνα υλικά εκτός εάν έχει την προς τούτο έγκριση της Αρχής.

JAR-OPS 3.1160
Πεδίο Εφαρμογής

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις που περιέχονται στις Τεχνικές Οδηγίες σε όλες τις περιπτώσεις που μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά, ανεξάρτητα από το εάν η πτήση εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, εντός ή εξ ολοκλήρου εκτός της επικράτειας ενός Κράτους. (Βλέπε IEM OPS 3.1160(α).)

(β) Αντικείμενα και ουσίες τα οποία σε διαφορετική περίπτωση θα κατατάσσονταν ως επικίνδυνα υλικά εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος Τμήματος, στην έκταση που καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, υπό την προϋπόθεση ότι:

(1) Απαιτείται να βρίσκονται πάνω στο ελικόπτερο σύμφωνα με τα σχετικά JAR ή για λειτουργικούς λόγους (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(1)),

(2) Μεταφέρονται ως προμήθειες τροφοδοσίας ή εξυπηρέτησης θαλάμου επιβατών,

(3) Μεταφέρονται για χρήση εν πτήσει ως κτηνιατρικά βοηθήματα ή για ευθανασία ζώου (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(3)),

(4) Μεταφέρονται για χρήση εν πτήσει ως ιατρική βοήθεια ασθενούς, υπό την προϋπόθεση ότι (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(4)):

(i) Οι φιάλες αερίου έχουν κατασκευασθεί ειδικά για το σκοπό να περιέχουν και να μεταφέρουν αυτό το συγκεκριμένο αέριο,

(ii) Τα ναρκωτικά, φάρμακα και άλλο ιατρικό υλικό τελούν υπό τον έλεγχο εκπαιδευμένου προσωπικού κατά το χρονικό διάστημα που χρησιμοποιούνται εντός του ελικοπτέρου,

(iii) Ο εξοπλισμός που περιλαμβάνει μπαταρίες υγρών στοιχείων φυλάσσεται και, εφόσον απαιτείται ασφαλίζεται, σε όρθια θέση για να αποφευχθεί έκχυμα του ηλεκτρολύτη, και

(iv) Γίνεται κατάλληλη πρόβλεψη για να εναποθηκεύεται και ασφαλίζεται όλος ο εξοπλισμός κατά την απογείωση και προσγείωση, καθώς και σε κάθε άλλη στιγμή όταν κρίνεται απαραίτητο από τον κυβερνήτη προς το συμφέρον της ασφάλειας, ή

(5) Μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη πληρώματος (βλέπε IEM OPS 3.1160(β)(5)).

(γ) Αντικείμενα και ουσίες που προορίζονται για την αντικατάσταση των αναφερομένων στα (β)(1)και (β)(2) ανωτέρω, πρέπει να μεταφέρονται επί του ελικοπτέρου όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1165
Περιορισμοί στη μεταφορά επικινδύνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, αντικείμενα και ουσίες, τα οποία αναγνωρίζονται ειδικά από το όνομα ή με γενική περιγραφή στις Τεχνικές Οδηγίες, ως απαγορευμένα για μεταφορά υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, δεν μεταφέρονται επί οποιουδήποτε ελικοπτέρου.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, αντικείμενα και ουσίες ή άλλα εμπορεύματα που αναγνωρίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες ως απαγορευμένα για μεταφορά υπό κανονικές συνθήκες, μεταφέρονται μόνον όταν

(1) Εξαιρούνται από τα ενδιαφερόμενα Κράτη σύμφωνα με τις διατάξεις των Τεχνικών Οδηγιών (βλέπε IEM OPS 3.1165(β)(1)), ή

(2) Οι Τεχνικές Οδηγίες αναφέρουν ότι η μεταφορά τους είναι δυνατή κατόπιν έγκρισης που εκδίδεται από το Κράτος Προέλευσης.

JAR-OPS 3.1170
Ταξινόμηση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι, αντικείμενα και ουσίες ταξινομούνται ως επικίνδυνα υλικά όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1175
Συσκευασία

(Βλέπε AMC OPS 3.1175)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο για να εξασφαλίζεται ότι, τα επικίνδυνα υλικά συσκευάζονται όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες ή κατά τρόπο ο οποίος θα παρέχει ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης από την Αρχή.

JAR-OPS 3.1180
Τοποθέτηση Ετικέτας και Σήμανση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν ετικέτες, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα δέματα, οι μαζικές συσκευασίες και τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου φέρουν σήμανση, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες ή από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 3.1180(β)).

(γ) Εφόσον μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας ενός Κράτους, η τοποθέτηση ετικέτας και η σήμανση πρέπει να είναι στην Αγγλική γλώσσα, επιπλέον οποιωνδήποτε άλλων απαιτήσεων γλώσσας.

JAR-OPS 3.1185
Έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα υλικά συνοδεύονται από έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Όταν μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά σε πτήση, η οποία εκτελείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εκτός της επικράτειας ενός Κράτους, πρέπει να χρησιμοποιείται η Αγγλική γλώσσα για το έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, επιπλέον οποιωνδήποτε άλλων απαιτήσεων γλώσσας.

JAR-OPS 3.1190
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

JAR-OPS 3.1195
Αποδοχή επικίνδυνων υλικών

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να αποδέχεται επικίνδυνων υλικά για μεταφορά μέχρις ότου το δέμα, μαζική συσκευασία ή εμπορευματοκιβώτιο μεταφοράς φορτίου έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής που προβλέπονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

(β) Ο αερομεταφορέας ή ο *πράκτορας διακίνησης* πρέπει να χρησιμοποιεί κατάλογο ελέγχου ενεργειών αποδοχής. Ο κατάλογος αυτός πρέπει να επιτρέπει τον έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων και πρέπει να έχει τέτοια μορφή ώστε να καθιστά δυνατή την καταχώριση των αποτελεσμάτων του ελέγχου αποδοχής, με χειροκίνητα, μηχανικά ή ηλεκτρονικά μέσα.

JAR-OPS 3.1200
Επιθεώρηση για ζημιά, διαρροή ή μόλυνση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται για να

διαπιστωθεί διαρροή ή ζημία αμέσως πριν από τη φόρτωση σε ελικόπτερο, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες,

(2) Δέματα, μαζικές συσκευασίες ή εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου που παρουσιάζουν διαρροή ή έχουν υποστεί ζημία δεν φορτώνονται επί ελικοπτέρου,

(3) Οποιοδήποτε δέμα με επικίνδυνα υλικά επί ελικοπτέρου, και το οποίο παρουσιάζει ενδείξεις ζημιάς ή διαρροής, απομακρύνεται ή γίνονται διευθετήσεις για την απομάκρυνσή του από αρμόδια Αρχή ή οργανισμό. Στην περίπτωση αυτή, το υπόλοιπο της αποστολής πρέπει να επιθεωρείται προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι βρίσκεται στην πρέπουσα κατάσταση για μεταφορά και ότι δεν έχει προκληθεί ζημιά ή ρύπανση στο ελικόπτερο ή το φορτίο του και

(4) Δέματα, μαζικές συσκευασίες και εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς φορτίου επιθεωρούνται προκειμένου να διαπιστωθούν σημάδια ζημιάς ή διαρροής κατά την εκφόρτωση από ελικόπτερο και, εφόσον υπάρχει ένδειξη ζημιάς ή διαρροής, η περιοχή όπου είχαν στοιβαχτεί τα επικίνδυνα υλικά επιθεωρείται προκειμένου να διαπιστωθεί ζημιά ή μόλυνση.

JAR-OPS 3.1205
Απομάκρυνση της μόλυνσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οποιαδήποτε μόλυνση γίνεται αντιληπτή, ως αποτέλεσμα διαρροής ή ζημιάς σε επικίνδυνα υλικά, απομακρύνεται χωρίς καθυστέρηση, και

(2) Ελικόπτερο, το οποίο έχει υποστεί μόλυνση από ραδιενεργά υλικά, τίθεται πάραυτα εκτός υπηρεσίας και δεν επανέρχεται μέχρις ότου οι τιμές του επιπέδου ραδιενέργειας σε οποιαδήποτε προσιτή επιφάνεια, καθώς και η μη σταθερή μόλυνση δεν είναι περισσότερο από τις τιμές που καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1210
Περιορισμοί φόρτωσης

(Βλέπε AMC OPS 3.1210(α))

(α) *Θάλαμος επιβατών, πιλοτήριο και διαμερίσματα φορτίου.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα υλικά φορτώνονται, διαχωρίζονται, τακτοποιούνται, ασφαλίζονται και μεταφέρονται εντός ελικοπτέρου, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες, ή ΄πως εγκρίνεται από την Αρχή.

(β) *Επικίνδυνα υλικά που προορίζονται για μεταφορά μόνο με μεταφορικά αεροσκάφη.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δέματα με επικίνδυνα υλικά που φέρουν την ένδειξη "Cargo Aircraft Only" ("Μόνο Μεταφορικό Αεροσκάφος") μεταφέρονται με μεταφορικό αεροσκάφος και φορτώνονται βάσει όπως καθορίζονται στις Τεχνικές Οδηγίες.

JAR-OPS 3.1215
Παροχή πληροφοριών

(α) *Πληροφορίες προς το προσωπικό εδάφους.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Οι πληροφορίες παρέχονται για να δώσουν τη δυνατότητα στο προσωπικό εδάφους να εκτελέσει τα καθήκοντά του αναφορικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν και τις ενέργειες που πρέπει να γίνονται στην περίπτωση συμβάντων και ατυχημάτων που εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά, και

(2) Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α)(1) ανωτέρω παρέχονται επίσης και στον πράκτορα διακίνησης, όπου έχει εφαρμογή.

(β) *Πληροφορίες προς επιβάτες και άλλα πρόσωπα* (βλέπε AMC OPS 3.1215(β))

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες δημοσιεύονται, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, έτσι ώστε οι επιβάτες να προειδοποιούνται σχετικά με τους τύπους των υλικών των οποίων απαγορεύεται η μεταφορά στο ελικόπτερο, και

(2) Ο αερομεταφορέας και, όπου έχει εφαρμογή, ο πράκτορας διακίνησης, πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ανακοινώσεις, που παρέχονται στα σημεία αποδοχής φορτίου, δίνουν πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών.

(γ) *Πληροφορίες προς τα μέλη πληρώματος.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι παρέχονται πληροφορίες στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης για να δίνουν τη δυνατότητα στα μέλη πληρώματος να εκτελέσουν τις αρμοδιότητές τους σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν στην περίπτωση που ανακύψουν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά.

(δ) *Πληροφορίες προς τον Κυβερνήτη.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι στον κυβερνήτη

παρέχονται έγγραφες πληροφορίες, όπως καθορίζεται στις Τεχνικές Οδηγίες (Βλέπε Πίνακα 1 του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.1065 για την περίοδο φύλαξης εγγράφων).

(ε) *Πληροφορίες στην περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος ελικοπτέρου* (Βλέπε AMC OPS 3.1215(ε))

(1) Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου το οποίο εμπλέκεται σε συμβάν πρέπει, κατόπιν αιτήσεως, να παρέχει οποιαδήποτε απαιτούμενη πληροφορία, προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που δημιουργούνται από οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά.

(2) Ο αερομεταφορέας ελικοπτέρου το οποίο εμπλέκεται σε ατύχημα πρέπει, το συντομότερο δυνατό, να ενημερώνει την αρμόδια Αρχή του Κράτους, στο οποίο συνέβη το ατύχημα του ελικοπτέρου, σχετικά με οποιαδήποτε μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά.

JAR-OPS 3.1220
Προγράμματα εκπαίδευσης

(Βλέπε AMC OPS 3.1220)
(Βλέπε IEM OPS 3.1220)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει και διατηρεί προγράμματα εκπαίδευσης προσωπικού, όπως απαιτείται από τις Τεχνικές Οδηγίες, τα οποία πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή.

(β) *Αερομεταφορείς που δεν κατέχουν μόνιμη έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων υλικών.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό το οποίο εμπλέκεται στη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει εκπαιδευτεί για να εκτελεί τα καθήκοντά του σχετικά με επικίνδυνα υλικά. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 1 του Πίνακα 1 και να εμβαθύνει επαρκώς ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να τα αναγνωρίζει και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για τη μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες, και

(2) Το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Μέλη πληρώματος,

(ii) Προσωπικό εξυπηρέτησης επιβατών και

(iv)Προσωπικό ασφαλείας που απασχολείται από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, έχει λάβει εκπαίδευση η οποία, κατ' ελάχιστον, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 2 του Πίνακα 1 και να εμβαθύνει επαρκώς ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να τα αναγνωρίζει και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για τη μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες.

Πίνακας 1

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2
Γενική φιλοσοφία	X	X
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά επικινδύνων υλικών		X
Σήμανση και τοποθέτηση ετικέτας σε δέμα	X	X
Επικίνδυνα υλικά στις αποσκευές επιβατών	X	X
Διαδικασίες ανάγκης	X	X

Σημείωση: Το "X" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

(γ) *Αερομεταφορείς που κατέχουν μόνιμη έγκριση για να μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.* Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Το προσωπικό, το οποίο εμπλέκεται με την αποδοχή επικίνδυνων υλικών, έχει εκπαιδευτεί και εξουσιοδοτηθεί για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 1 του Πίνακα 2, και να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό μπορεί να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση επικίνδυνων υλικών που προσφέρονται για εναέρια μεταφορά,

(2) Το προσωπικό, το οποίο είναι εμπλεγμένο στην επίγεια εξυπηρέτηση, εναποθήκευση και φόρτωση επικίνδυνων υλικών, έχει λάβει εκπαίδευση που του δίνει τη δυνατότητα να εκτελεί τα

καθήκοντά του σε σχέση με επικίνδυνα υλικά. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 2 του Πίνακα 2 και να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να αναγνωρίζει τέτοια υλικά, και πως να τα χειρίζεται και να τα φορτώνει,

(3) Το προσωπικό, το οποίο εμπλέκεται με τη διαχείριση γενικού φορτίου και αποσκευών, έχει λάβει εκπαίδευση για να του δίνει τη δυνατότητα να εκτελεί τα καθηκοντά του σχέση με επικίνδυνα υλικά. Κατ' ελάχιστον, η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 3 του Πίνακα 2 και να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, πως να αναγνωρίζει τέτοια υλικά, πως να τα χειρίζεται και να τα φορτώνει και ποίες απαιτήσεις ισχύουν για την μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες,

(4) Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, κατ' ελάχιστον, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 4 του Πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, και πως πρέπει να μεταφέρονται στο ελικόπτερο, και

(5) Το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Προσωπικό εξυπηρέτησης επιβατών,

(ii) Προσωπικό ασφαλείας που έχει προσληφθεί από τον αερομεταφορέα και το οποίο είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους, και

(iii) Μέλη πληρώματος, εκτός των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, έχουν λάβει εκπαίδευση η οποία, κατ' ελάχιστον, πρέπει να καλύπτει τους τομείς που προσδιορίζονται στη Στήλη 5 του Πίνακα 2. Η εκπαίδευση πρέπει να εμβαθύνει επαρκώς, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αποκτάται επίγνωση των κινδύνων που σχετίζονται με τα επικίνδυνα υλικά, και ποιες απαιτήσεις ισχύουν για τη μεταφορά τέτοιων υλικών από τους επιβάτες ή, γενικότερα, για τη μεταφορά τους στο ελικόπτερο.

Πίνακας 2

ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	1	2	3	4	5
Περιορισμοί στην εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών	X	X		X	X
Ταξινόμηση των επικίνδυνων υλικών	X				
Κατάλογος των επικίνδυνων υλικών	X	X		X	
Προδιαγραφές συσκευασίας και σημάνσεις	X				
Διαδικασίες αποθήκευσης και φόρτωσης	X	X	X	X	
Επικίνδυνα υλικά στις αποσκευές επιβατών	X		X	X	X
Διαδικασίες ανάγκης	X	X	X	X	X

Σημείωση: Το "X" υποδεικνύει τον τομέα που πρέπει να καλύπτεται.

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό το οποίο εκπαιδεύεται, υποβάλλεται σε δοκιμασία για την επιβεβαίωση των αρμοδιοτήτων του.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό, για το οποίο απαιτείται εκπαίδευση σχετικά με τα επικίνδυνα υλικά, λαμβάνει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση κατά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 2 έτη.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τηρούνται αρχεία εκπαίδευσης σχετικά με τα επικίνδυνα υλικά για όλο το προσωπικό, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ) ανωτέρω.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι πράκτορες διακίνησης εκπαιδεύονται σύμφωνα με την σχετική στήλη του Πίνακα 1 ή του Πίνακα 2.

JAR-OPS 3.1225

Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα υλικά

(Βλέπε AMC OPS 3.1225)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να αναφέρει στην Αρχή συμβάντα και ατυχήματα με επικίνδυνα υλικά. Η αρχική αναφορά πρέπει να αποστέλλεται εντός 72 ωρών από το γεγονότος, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να αναφέρει στην Αρχή μη δηλωμένα ή λάθος δηλωμένα επικίνδυνα υλικά που βρέθηκαν στο φορτίο ή στις αποσκευές των επιβατών. Η αρχική αναφορά πρέπει να αποστέλλεται εντός 72 ωρών από την ανακάλυψη εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις εμποδίζουν αυτή την ενέργεια.

JAR-OPS 3.1230
(Παραμένει σκοπίμως κενό)

ΤΜΗΜΑ ΙΘ – ΑΣΦΑΛΕΙΑ

JAR-OPS 3.1235
Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο, και συμμορφώνεται, με τις σχετικές απαιτήσεις των εθνικών προγραμμάτων ασφαλείας του Κράτους του Αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.1240
Εκπαιδευτικά Προγράμματα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στο προσωπικό του αερομεταφορέα να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη πράξεων έκνομης παρέμβασης, όπως δολιοφθορά ή παράνομη κατάληψη ελικοπτέρων, και να ελαχιστοποιεί τις συνέπειες τέτοιων ενεργειών, στην περίπτωση που συμβούν.

JAR-OPS 3.1245
Αναφορά πράξεων έκνομης παρέμβασης

Μετά από εκδήλωση πράξης έκνομης ενέργειας επί του σκάφους, ο κυβερνήτης ή, κατά την απουσία αυτού ο αερομεταφορέας, πρέπει να υποβάλλει, χωρίς καθυστέρηση, αναφορά για την ενέργεια αυτή στην αρμόδια τοπική Αρχή και στην Αρχή του Κράτους του Αερομεταφορέα.

JAR-OPS 3.1250
Κατάλογος ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας ελικοπτέρου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα ελικόπτερα φέρουν κατάλογο ελέγχου ενεργειών για τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν, για τον συγκεκριμένο τύπο, κατά την έρευνα για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές. Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να υποστηρίζει τον κατάλογο ελέγχου ενεργειών με καθοδήγηση ως προς τη σειρά των ενεργειών που πρέπει να γίνουν στην περίπτωση που βρεθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο.

JAR-OPS 3.1255
Ασφάλεια διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης

Η θύρα του διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, εφόσον έχει τοποθετηθεί, σε όλα τα ελικόπτερα που προορίζονται για την μεταφορά επιβατών, πρέπει να έχει την δυνατότητα να κλειδώνει από την εσωτερική πλευρά του διαμερίσματος, προκειμένου να αποτρέπεται η είσοδος άνευ αδείας.

JAR-OPS 3 — ΤΜΗΜΑ 2
ΑΠΟΔΕΚΤΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ/ ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΥΛΗ (AMC & IEM)

AMC/IEM B – ΓΕΝΙΚΑ

ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.005 (d)
Η φιλοσοφία HEMS του JAA

1 Εισαγωγή

Το παρόν ACJ σκιαγραφεί τη φιλοσοφία HEMS του JAA. Αρχίζοντας με περιγραφή του αποδεκτού κινδύνου και εισάγοντας ταξινόμηση που χρησιμοποιείται σε άλλες βιομηχανίες, περιγράφει πως έχει αποδοθεί ο κίνδυνος στο Προσάρτημα της HEMS ώστε να παρέχει ένα σύστημα ασφαλείας προς το κατάλληλο πρότυπο. Συζητά τις διαφορές μεταξύ HEMS, Αεροδιακομιδής και SAR – από ρυθμιστικής άποψης. Συζητά επίσης την εφαρμογή των πτητικών λειτουργιών σε πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος στο γενικό πλαίσιο της HEMS.

2 Αποδεκτός κίνδυνος

Ο γενικός στόχος οποιασδήποτε αεροπορικής νομοθεσίας είναι να επιτρέπει το ευρύτερο φάσμα πτητικών λειτουργιών με τον ελάχιστο κίνδυνο. Στην πραγματικότητα, ίσως αξίζει να εξετασθεί ποιος/τι κινδυνεύει και ποιος/τι προστατεύεται. Κατά την άποψη της υπο-επιτροπής ελικοπτέρων (HSC) του JAA, προστατεύονται τρεις ομάδες:

— Τα τρίτα μέρη (που περιλαμβάνουν και περιουσιακά στοιχεία) – υψηλότερη προστασία.

— Οι επιβάτες (που περιλαμβάνουν και τους ασθενείς)

— Τα μέλη πληρώματος (που περιλαμβάνουν και τους ειδικούς για το σκοπό) – χαμηλότερη

Αναμένεται από την Αρχή να εκπονήσει μια μέθοδο για την εκτίμηση του κινδύνου – ή, όπως είναι συνήθως γνωστή, διαχείριση ασφαλείας.

3 Διαχείριση κινδύνου

Τα εγχειρίδια διαχείρισης ασφαλείας* περιγράφουν τέσσερις διαφορετικές προσεγγίσεις στη διαχείριση του κινδύνου. Όλες, πλην της πρώτης, έχουν χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή του Προσαρτήματος της HEMS και, εάν θεωρήσουμε ότι ο συνυπολογισμός της βλάβης κινητήρα των Επιδόσεων Τάξης 1 ισούται με μηδενικό κίνδυνο, τότε χρησιμοποιούνται και οι τέσσερις (φυσικά, αυτό δεν είναι αυστηρά αληθές καθώς υπάρχει ένας αριθμός εξαρτημάτων του ελικοπτέρου – όπως είναι το ουραίο στροφείο το οποίο, λόγω έλλειψης πλεονασμού, δεν μπορεί να ικανοποιήσει τα κριτήρια):

Εφαρμόζοντας την ταξινόμηση στις HEMS προκύπτει:

— Μηδενικός κίνδυνος: ουδείς κίνδυνος ατυχήματος με επιζήμιες συνέπειες – Επιδόσεις Τάξης 1 (εντός του περιορισμού που αναφέρθηκε ανωτέρω) – η βάση επιχειρήσεων HEMS.

— Ελάχιστος: ελαχιστοποιημένος σε αποδεκτό στόχο ασφαλείας – για παράδειγμα η γενική ιδέα του χρόνου έκθεσης όταν ο στόχος είναι λιγότερο από 5×10^{-8} (στην περίπτωση υπερυψωμένων πεδίων προσγείωσης σε νοσοκομεία, σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον, ο κίνδυνος περιλαμβάνεται στην περίπτωση πρόσκρουσης στο άκρο του καταστρώματος – και έτσι στην πραγματικότητα ελαχιστοποιείται σε έκθεση δευτερολέπτων).

— Σχετικός κίνδυνος: σύγκριση με άλλη έκθεση – τη μεταφορά ασθενούς, με τραύμα στη σπονδυλική στήλη, με ασθενοφόρο που υπόκειται στην επίδραση του εδάφους σε σύγκριση με μια πτήση HEMS (επακόλουθος και σχετικός κίνδυνος).

— Χαμηλότερος λογικά εφικτός: όταν οι πρόσθετοι έλεγχοι δεν είναι οικονομικά ή λογικά εφικτοί – πτητικές λειτουργίες στο επιχειρησιακό πεδίο της HEMS (το πεδίο του ατυχήματος).

Στο JAR-OPS 3.005(δ) δηλώνεται ότι "...Οι HEMS πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που περιέχονται στο JAR-OPS 3 εκτός από την περίπτωση των αποκλίσεων που περιέχονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση."

Με απλούς όρους, υπάρχουν τρεις περιοχές στις πτητικές λειτουργίες HEMS όπου ο κίνδυνος, πέραν εκείνου που επιτρέπεται στο κύριο μέρος του JAR-OPS 3, είναι καθορισμένος και αποδεκτός:

— στη φάση της διαδρομής: όταν δίνεται εξαίρεση από κανόνες ύψους και ορατότητας,

— στο πεδίο του ατυχήματος: όταν δίνεται εξαίρεση από τις απαιτήσεις επιδόσεων και μεγέθους, και

— στο υπερυψωμένο πεδίο νοσοκομείου σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον: όταν δίνεται εξαίρεση από την πρόσκρουση στη άκρο του καταστρώματος – υπό την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται τα στοιχεία του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.517(α).

Για μετριασμό αυτών των πρόσθετων και εξεταζόμενων κινδύνων, τίθενται επίπεδα εμπειρίας, απαιτείται ειδική εκπαίδευση (όπως είναι η ενόργανη εκπαίδευση για αντιστάθμιση του αυξημένου κινδύνου ακούσιας εισόδου στα νέφη), και είναι υποχρεωτική η πτητική λειτουργία με πλήρωμα δύο ατόμων (δύο χειριστές, ή ένας χειριστής και ένα μέλος πληρώματος HEMS). (Τα πληρώματα HEMS – που περιλαμβάνουν ιατρούς επιβάτες – αναμένεται επίσης να επιχειρούν σύμφωνα με τις καλές αρχές του CRM.)

* Διαχείριση των κινδύνων των επιχειρηματικών ατυχημάτων – Καθηγητή James Reason

4 Αεροδιακομιδή

Από ρυθμιστικής άποψης, η αεροδιακομιδή θεωρείται ότι είναι συνήθης τρόπος μεταφοράς, όπου ο κίνδυνος <u>δεν είναι μεγαλύτερος</u> από ότι στις πτητικές λειτουργίες που συμμορφώνονται πλήρως με το JAR-OPS 3. Αυτό δεν έχει σκοπό να αντιφάσκει/συμπληρώνει την ιατρική ορολογία, αλλά είναι απλά μια δήλωση πολιτικής. Κανένα από τα στοιχεία κινδύνου της HEMS δεν θα πρέπει να υπάρχει και ως εκ τούτου δεν χρειάζεται να ισχύει καμιά από τις πρόσθετες απαιτήσεις της HEMS.

Παραθέτουμε αναλογία οδικού ασθενοφόρου:

— Εάν κληθεί σε έκτακτη ανάγκη:το ασθενοφόρο θα κινηθεί με τη μέγιστη ταχύτητα, χρησιμοποιώντας τη σειρήνα του και χωρίς να υπακούει στα φώτα οδικής κυκλοφορίας – ταυτίζοντας έτσι τον κίνδυνο της επιχείρησης με τον κίνδυνο ενδεχόμενου θανάτου (= επιχειρήσεις HEMS).

— Για μεταφορά ασθενούς (ή εξοπλισμού) όταν δεν τίθεται θέμα ζωής και θανάτου (ή επακόλουθου τραυματισμού λόγω επίγειας μεταφοράς). Η μετακίνηση μπορεί να διεξαχθεί χωρίς σειρήνες και με κανονικούς κανόνες παρακολούθησης – ταυτίζοντας και πάλι τον κίνδυνο με την αποστολή (= επιχειρήσεις αεροδιακομιδής).

<u>Η υπογραμμιζόμενη αρχή είναι: ο αεροπορικός κίνδυνος θα πρέπει να είναι ανάλογος της αποστολής.</u>

Από τους επαγγελματίες ιατρούς αναμένεται να αποφασίσουν μεταξύ HEMS ή αεροδιακομιδής – όχι ο χειριστής! Για το σκοπό αυτό, το ιατρικό επιτελείο που αναλαμβάνει να αναθέσει ιατρικές εξόδους ελικοπτέρων θα πρέπει να είναι πλήρως ενήμερο σχετικά με τους επιπλέον κινδύνους που είναι (ενδεχομένως) παρόντες κατά τις επιχειρήσεις HEMS (και την αναγκαία προϋπόθεση για τον αερομεταφορέα να κατέχει έγκριση HEMS). (Για παράδειγμα, σε μερικές χώρες τα νοσοκομεία έχουν κύρια και εναλλακτικά πεδία. Ο ασθενής μπορεί να προσγειωθεί σε ασφαλέστερο εναλλακτικό πεδίο (συνήθως στον περίβολο του νοσοκομείου) εξαλείφοντας έτσι τον κίνδυνο – έναντι της μικρής ενόχλησης μιας σύντομης διακομιδής από το πεδίο έως το νοσοκομείο.)

Άπαξ και έχει ληφθεί απόφαση, από τον επαγγελματία ιατρό, μεταξύ HEMS και αεροδιακομιδής, ο κυβερνήτης προβαίνει σε επιχειρησιακή κρίση σχετικά με τη διεξαγωγή της πτήσης.

Απλοποιημένα, ο ανωτέρω τύπος επιχειρήσεων αεροδιακομιδής <u>θα μπορούσε</u> να διεξαχθεί από οποιονδήποτε αερομεταφορέα που κατέχει AOC (οι αερομεταφορείς HEMS κατέχουν AOC) – και συνήθως διεξάγονται όταν αναλαμβάνεται η μεταφορά ιατρικών προμηθειών (εξοπλισμού, αίματος, οργάνων, φαρμάκων κ.λπ.) και όταν δεν τίθεται θέμα επείγουσας ανάγκης.

5 Έρευνα και διάσωση (SAR)

Οι επιχειρήσεις SAR ελέγχονται αυστηρά, γιατί διεξάγονται με ουσιώδεις εξαιρέσεις από τα επιχειρησιακά πρότυπα και τα πρότυπα επιδόσεων. Τα πληρώματα εκπαιδεύονται ως προς τα κατάλληλα πρότυπα, και τηρούνται σε ετοιμότητα υψηλού επιπέδου. Ο έλεγχος και η ανάθεση έργου ασκείται συνήθως από την Αστυνομία (ή τους Στρατιωτικούς ή το Λιμενικό σε ένα παραθαλάσσιο Κράτος) και διέπονται από τους Εθνικούς Κανονισμούς.

Όταν παρουσιάσθηκε το JAR-OPS 3, δεν υπήρχε η πρόθεση ότι οι επιχειρήσεις HEMS θα διεξάγονται από αερομεταφορείς που δεν κατέχουν AOC ή λειτουργούν με πρότυπα διαφορετικά από των HEMS. Δεν αναμενόταν επίσης ότι ο χαρακτηρισμός SAR θα χρησιμοποιείτο για να καταστρατηγήσει την πρόθεση του JAR-OPS 3 ή να επιτρέψει επιχειρήσεις HEMS σύμφωνα με χαμηλότερα πρότυπα.

6 Λειτουργία σύμφωνα με έγκριση HEMS

Το Προσάρτημα της HEMS αρχικά περιελάμβανε τους ορισμούς Αεροδιακομιδής και SAR – που εισήχθησαν για να διευκρινίσουν τις διαφορές μεταξύ των τριών δραστηριοτήτων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι , σε μερικά Κράτη, το αποτέλεσμα ήταν η σύγχυση, όλες οι αναφορές σε δραστηριότητες διαφορετικές από HEMS έχουν τώρα αφαιρεθεί από το Προσάρτημα και έχουν τοποθετηθεί σε ύλη ACJ.

Υπάρχουν μόνο δύο πιθανότητες. Μεταφορά ως επιβάτες ή φορτίο υπό την αιγίδα του JAR-OPS 3 (αυτή δεν επιτρέπει οποιαδήποτε από τις εξαιρέσεις του Παραρτήματος HEMS – οι επιδόσεις προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να είναι σύμφωνες με τα τμήματα επιδόσεων του JAR-OPS 3), ή επιχειρήσεις σύμφωνα με έγκριση HEMS.

7 Επιχειρησιακά πεδία HEMS

Η φιλοσοφία HEMS αποδίδει τα κατάλληλα επίπεδα κινδύνου για κάθε επιχειρησιακό πεδίο. Αυτό εξάγεται από πρακτικές θεωρήσεις και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα χρήσης. Ο κίνδυνος αναμένεται να είναι αντιστρόφως ανάλογος προς την ποσότητα χρήσης του πεδίο. Οι τύποι των πεδίων είναι:

Επιχειρησιακή βάση HEMS, από την οποία θα αρχίζουν και θα τελειώνουν όλες οι πτητικές λειτουργίες. Υπάρχει υψηλή πιθανότητα μεγάλου αριθμού απογειώσεων και προσγειώσεων σε αυτό το ελικοδρόμιο και γι' αυτό το λόγο, ουδεμία εξαίρεση από τις λειτουργικές διαδικασίες ή τους κανόνες επιδόσεων περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα HEMS.

Επιχειρησιακό πεδίο HEMS: ένεκα του ότι αυτό είναι το κύριο πεδίο περισυλλογής που σχετίζεται με κάποιο συμβάν ή ατύχημα, η χρησιμοποίησή του δεν μπορεί ποτέ να προσχεδιαστεί και ως εκ τούτου έλκει εξαιρέσεις από επιχειρησιακές διαδικασίες και κανόνες επιδόσεων – όταν απαιτείται.

Το πεδίο νοσοκομείου: συνήθως βρίσκεται στο επίπεδο του εδάφους στο περίβολο του νοσοκομείου ή, εφόσον είναι υπερυψωμένο, επί ενός κτηρίου του νοσοκομείου. Μπορεί να έχει καθιερωθεί κατά την περίοδο που δεν εξετάζονταν τα κριτήρια επιδόσεων. Το ποσό της χρήσης αυτών των πεδίων εξαρτάται από τη θέση τους και τις ευκολίες τους. Κανονικά, θα είναι μεγαλύτερο από το επιχειρησιακό πεδίο HEMS αλλά μικρότερο από μια επιχειρησιακή βάση HEMS. Αυτά τα πεδία έλκουν μερικές εξαιρέσεις σύμφωνα με τους κανόνες HEMS

8 Προβλήματα με τα πεδία νοσοκομείων

Κατά την εφαρμογή του JAR-OPS 3, εντοπίσθηκε ότι ένας αριθμός Κρατών αντιμετώπισε προβλήματα με τον αντίκτυπο των κανόνων επιδόσεων όταν τα ελικόπτερα επιχειρούσαν για HEMS. Μολονότι τα Κράτη αποδέχονται ότι θα πρέπει να γίνει πρόοδος προς την πλευρά των επιχειρήσεων όπου εξαλείφονται οι κίνδυνοι που σχετίζονται με βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ή περιορίζονται από τη γενική ιδέα του χρόνου έκθεσης, υπάρχει ένας αριθμός πεδίων προσγείωσης ο οποίος δεν (ή δεν μπορεί ποτέ να) επιτρέπει πτητικές λειτουργίες ως προς τις απαιτήσεις επιδόσεων 1 και 2.

Αυτά τα πεδία βρίσκονται γενικώς σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον:

— στους περιβόλους νοσοκομείων, ή

— επί κτηρίων νοσοκομείων,

Το πρόβλημα των πεδίων των νοσοκομείων είναι κυρίως ιστορικό και, ενώ η Αρχή θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι τέτοια πεδία δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται – ή να χρησιμοποιούνται με τόσο μικρό βάρος ώστε να εξασφαλίζονται οι επιδόσεις με βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος, θα μπορούσε να περικόψει σημαντικά έναν αριθμό υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών.

Ακόμα και έτσι, ο κανόνας για τη χρήση τέτοιων πεδίων, στον περίβολο νοσοκομείων, για επιχειρήσεις HEMS (Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(A)) ελκύει ευνοϊκές διατάξεις μέχρι το 2005, είναι μόνο μερικός και θα έχει ακόμα αντίκτυπο επί των πτητικών λειτουργιών του παρόντος.

Επειδή οι επιχειρήσεις αυτές εκτελούνται προς το δημόσιο συμφέρον, υπήρξε η αίσθηση ότι η Αρχή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ασκεί την διακριτική της ευχέρεια έτσι ώστε να επιτρέπει συνεχή χρήση αυτών των πεδίων υπό την προϋπόθεση ότι βεβαιώνεται πως μπορεί να τηρηθεί επαρκές επίπεδο ασφαλείας – μολονότι το πεδίο δεν επιτρέπει πτητικές λειτουργίες ως προς τα πρότυπα Επιδόσεων Τάξης 1 ή 2. Όμως, είναι προς το συμφέρον των συνεχών βελτιώσεων ασφαλείας ότι η εξαίρεση τέτοιων επιχειρήσεων είναι αναγκαστική στα υφιστάμενα πεδία, και για περιορισμένη χρονική περίοδο.

Υπάρχει η αίσθηση ότι η χρήση πεδίων δημοσίου ενδιαφέροντος θα πρέπει να είναι ελεγχόμενη. Αυτό απαιτεί ότι πρέπει να τηρείται κατάλογος των πεδίων του Κράτους και να δίνεται έγκριση μόνον όταν ο αερομεταφορέας κάνει αναφορά στο Τμήμα Διαδρομής του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης.

Ο κατάλογος (και το κείμενο στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης) θα πρέπει να περιλαμβάνει για κάθε εγκεκριμένο πεδίο, τις διαστάσεις, οποιαδήποτε μη συμμόρφωση με το Παράρτημα 14, τους βασικούς κινδύνους και το σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτου ανάγκης, στην περίπτωση που συμβεί κάποιο ατύχημα. Κάθε κείμενο θα πρέπει επίσης να περιέχει διάγραμμα (ή φωτογραφία με σχόλια) που δείχνει τις βασικές πλευρές του πεδίου.

9 Σύνοψη

Συνοψίζοντας, τα ακόλουθα σημεία θεωρείται ότι είναι σχετικά με τη φιλοσοφία του JAA και τους κανονισμούς HENS:

— Τα απόλυτα επίπεδα ασφαλείας διαμορφώνονται από την κοινωνία.

— Ο ενδεχόμενος κίνδυνος πρέπει να είναι μόνο σε επίπεδο που αρμόζει στην αποστολή.

— Η προστασία προσφέρεται σε επίπεδα κατάλληλα για τους επιβαίνοντες.

— Το Προσάρτημα HEMS αναφέρει έναν αριθμό περιοχών κινδύνου και ο μετριασμός είναι ενσωματωμένος.

— Το Προσάρτημα ασχολείται μόνο με επιχειρήσεις HEMS.

— Υπάρχουν τρεις κύριες κατηγορίες πεδίων HEMS και καθεμιά αναφέρεται κατάλληλα.

— Η εξαίρεση από απαίτηση σε ένα πεδίο νοσοκομείου είναι διαθέσιμη από το Κράτους αλλά οι εξαιρέσεις αυτές θα πρέπει να είναι αυστηρά ελεγχόμενες από ένα σύστημα καταγραφής.

— Η SAR είναι δραστηριότητα που ελέγχεται από το Κράτος και ο χαρακτηρισμός δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται από αερομεταφορέα για καταστρατήγηση των κανονισμών HEMS.

10 Παραπομπές

α. Διαχείριση των κινδύνων των επιχειρηματικών ατυχημάτων – Καθηγητή James Reason

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), παράγραφος (α)(4)
ΑποστολήHEMS
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), παράγραφος (α)(4)

1 Η αποστολή HEMS συνήθως αρχίζει και τελειώνει στη Βάση Επιχειρήσεων HEMS μετά από την ανάθεση αυτής από το "Κέντρο Αποστολών HEMS". Η ανάθεση αποστολής μπορεί επίσης να γίνει και στο αέρα, ή στο έδαφος σε τοποθεσίες διαφορετικές από τη Βάση Επιχειρήσεων HEMS.

2 Υπάρχει η πρόθεση όπως τα ακόλουθα στοιχεία θεωρούνται ως συστατικά μέρη της αποστολής HEMS

– πτήσεις προς και από το Πεδίο Επιχειρήσεων HEMS όταν γίνεται έναρξη από το Κέντρο Αποστολών HEMS,

– πτήσεις προς και από ελικοδρόμιο για την παράδοση ή παραλαβή ιατρικών εφοδίων ή/και προσώπων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της αποστολής HEMS,

– πτήσεις προς και από ελικοδρόμιο για ανεφοδιασμό καυσίμων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση της αποστολής HEMS.

Όλες αυτές οι πτήσεις υπόκεινται στις ισχύουσες διατάξεις και ευνοϊκές ρυθμίσεις του προσαρτήματος HEMS.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (β)
HEMS – Περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (β)

1 Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει οδηγίες για τη διεξαγωγή πτήσεων, προσαρμοσμένες στην περιοχή επιχειρήσεων, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α. επιχειρησιακά ελάχιστα,

β. προτεινόμενες διαδρομές για κανονικές πτήσεις προς τα αξιολογημένα πεδία (με το ελάχιστο ύψος πτήσεως),

γ. καθοδήγηση για την επιλογή των επιχειρησιακών πεδίων HEMS σε περίπτωση πτήσης προς μη αξιολογημένο πεδίο,

δ. το ύψος ασφαλείας για την περιοχή υπέρπτησης, και

ε. διαδικασίες που θα ακολουθηθούν σε περίπτωση ακούσιας εισόδου στα νέφη.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(B)
Πτητικές λειτουργίες προς ένα επιχειρησιακό πεδίο HEMS που βρίσκεται σε εχθρικό περιβάλλον
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(B)

Η εξαίρεση από τον συνυπολογισμό βλάβης κινητήρα σε ένα επιχειρησιακό πεδίο HEMS, εκτείνεται στο HEMS/HHO όπου: ένα μέλος πληρώματος HEMS, ή ιατρός επιβάτης, ή ασθενή ή τραυματισμένα πρόσωπα και άλλα πρόσωπα που εμπλέκονται άμεσα στην πτήση HEMS – απαιτείται να ανέβουν με ανυψωτικό μηχανισμό ως μέρος της πτήσης HEMS.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(Γ)
Επιχειρησιακό πεδίο HEMS
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(Γ)

Όταν επιλέγεται ένα επιχειρησιακό πεδίο HEMS θα πρέπει να έχει ελάχιστη διάσταση τουλάχιστον 2D. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες, τα μη αξιολογημένα επιχειρησιακά πεδία HEMS θα πρέπει να έχουν ελάχιστη διάσταση τουλάχιστον 4D κατά μήκος και 2D κατά πλάτος.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(ii)(B)

Σχετική εμπειρία

Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(32)(ii)(B)

Η εξεταζόμενη εμπειρία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά (θάλασσα, όρη, μεγάλες πόλεις με πυκνή κυκλοφορία, κ.λπ.)

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(iii)

Πρόσφατη εμπειρία

Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(iii)

Για τους σκοπούς αυτής της απαίτησης, η πρόσφατη εμπειρία μπορεί να αποκτηθεί σε ελικόπτερο VFR χρησιμοποιώντας συσκευές περιορισμού της όρασης, όπως χοντρά γυαλιά ή παραπετάσματα, ή σε STD.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)

Μέλος πληρώματος HEMS

Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)

1. Όταν το πλήρωμα αποτελείται από ένα χειριστή και ένα μέλος πληρώματος HEMS, το τελευταίο θα πρέπει να κάθεται στο μπροστινό κάθισμα (θέση συγκυβερνήτη) κατά τη διάρκεια της πτήσης, έτσι ώστε να έχει τη δυνατότητα να εκπληρώσει τις εργασίες που μπορεί να του αναθέσει ο κυβερνήτης, κατά περίπτωση:

α. βοήθεια στη ναυτιλία,

β. βοήθεια στη ραδιοεπικοινωνία/επιλογή τρόπου ραδιοναυτιλίας,

γ. ανάγνωση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών,

δ. παρακολούθηση των παραμέτρων,

ε. αποφυγή σύγκρουσης

στ. βοήθεια στην επιλογή πεδίου προσγειώσεως,

ζ. βοήθεια στην ανίχνευση εμποδίων κατά τις φάσεις προσέγγισης και απογείωσης,

2. Ο κυβερνήτης μπορεί επίσης να αναθέσει στο μέλος πληρώματος HEMS εργασίες στο έδαφος:

α. βοήθεια στην προετοιμασία του ελικοπτέρου και ειδικού εξοπλισμού ιατρικής φύσεως, για επακόλουθη αναχώρηση HEMS,

β. βοήθεια στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας κατά τη διάρκεια λειτουργιών εδάφους με τα στροφεία να περιστρέφονται (που περιλαμβάνουν: έλεγχο πλήθους, επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, ανεφοδιασμό με καύσιμα κ.λπ.).

3. Όταν μεταφέρεται μέλος πληρώματος HEMS, το πρωτεύον έργο του είναι να βοηθάει τον κυβερνήτη. Όμως, υπάρχουν περιπτώσεις όπου αυτό μπορεί να μην είναι δυνατόν:

α. Σε ένα επιχειρησιακό πεδίο HEMS όπου μπορεί να ζητηθεί από τον κυβερνήτη να φέρει πρόσθετα ιατρικά εφόδια, το μέλος πληρώματος HEMS μπορεί να μείνει για να δώσει βοήθεια σε ασθενή ή τραυματισμένα πρόσωπα, ενώ ο κυβερνήτης αναλαμβάνει αυτήν την πτήση. (Αυτό πρέπει να θεωρηθεί ως εξαιρετικό και πρέπει να διεξαχθεί μόνον κατά την κρίση του κυβερνήτη, λαμβάνοντας υπόψη τις διαστάσεις και το περιβάλλον του επιχειρησιακού πεδίου HEMS.)

β. Αφού φτάσει στο επιχειρησιακό πεδίο HEMS, η εγκατάσταση του φορείου μπορεί να εμποδίζει το μέλος πληρώματος HEMS από του να καταλάβει τη μπροστινή θέση.

γ. Εάν ο ιατρός επιβάτης ζητήσει τη βοήθεια του μέλους πληρώματος HEMS κατά την πτήση.

δ. Εάν χρησιμοποιηθούν οι ευνοϊκές διατάξεις των 3.α, 3.β ή 3.γ, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η μείωση των επιχειρησιακών ελαχίστων που περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ), υποπαράγραφος (γ)(4).

ε. Με την εξαίρεση του 3.α ανωτέρω, ο κυβερνήτης δεν θα πρέπει να προσγειωθεί σε επιχειρησιακό πεδίο HEMS χωρίς το μέλος πληρώματος HEMS να βοηθάει από την μπροστινή θέση (θέση συγκυβερνήτη).

4. Όταν μεταφέρονται δύο χειριστές, δεν υπάρχει απαίτηση για μέλος πληρώματος HEMS υπό την προϋπόθεση ότι ο χειριστής που δεν χειρίζεται τα χειριστήρια (PNF) εκτελεί τις εργασίες ναυτιλίας του μέλους πληρώματος HEMS.

AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)(B)(B2)
Υπηρεσία επείγουσας ιατρικής βοήθειας με ελικόπτερο
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(3)(iv)(B)(B2)

Το σύστημα παρακολούθησης πτήσης είναι σύστημα που παρέχει επαφή με το ελικόπτερο σε όλη την επιχειρησιακή του περιοχή.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (ε)(1)(ii)(B)
Έλεγχοι γραμμής
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (ε)(1)(ii)(B)

Όταν λόγω του μεγέθους, της διαμόρφωσης ή των επιδόσεων του ελικοπτέρου, ο έλεγχος γραμμής δεν μπορεί να διεξαχθεί σε μια επιχειρησιακή πτήση, μπορεί να διεξαχθεί σε μια ειδικά ρυθμισμένη αντιπροσωπευτική πτήση. Αυτή η πτήση μπορεί να είναι αμέσως συνεχόμενη, αλλά όχι ταυτόχρονη με, έναν από τους εξαμηνιαίους ελέγχους ικανότητας.

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (ε)(4)
Προσωπικό επίγειας υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (ε)(4)

Το έργο της εκπαίδευσης μεγάλου αριθμού προσωπικού της υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης είναι τρομερό. Οποτεδήποτε είναι δυνατόν, οι αερομεταφορείς ελικοπτέρων θα πρέπει να προσφέρουν οποιαδήποτε βοήθεια σε εκείνα τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την εκπαίδευση του προσωπικού της υπηρεσίας έκτακτης ανάγκης στην υποστήριξη HEMS.

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου πάνω από εχθρικό περιβάλλον που βρίσκεται εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)

1 Το Προσάρτημα του θέματος έχει αναπτυχθεί για να επιτρέπει σε ένα αριθμό πτητικών λειτουργιών να συνεχίζουν. Αναμένεται ότι η ευνοϊκή διάταξη θα χρησιμοποιηθεί μόνο στις ακόλουθες περιστάσεις:

1.1 *Ορεινές επιχειρήσεις:* όταν τα πολυκινητήρια αεροσκάφη της παρούσας γενιάς δεν μπορούν να καλύψουν την απαίτηση των Επιδόσεων Τάξης 1 ή 2 στο ύψος.

1.2 *Επιχειρήσεις σε απομακρυσμένες περιοχές:* όταν οι υφιστάμενες πτητικές λειτουργίες διεξάγονται ασφαλώς, και όταν η εναλλακτική μεταφορά επιφανείας δεν θα παρέχει το ίδιο επίπεδο ασφαλείας όπως τα μονοκινητήρια ελικόπτερα, και όταν, λόγω της χαμηλής πυκνότητας του πληθυσμού, οι οικονομικές περιστάσεις δεν δικαιολογούν την αντικατάσταση των μονοκινητήριων από πολυκινητήρια ελικόπτερα (όπως στην περίπτωση απομακρυσμένων αρκτικών καταυλισμών).

2 Το Κράτος που εκδίδει το AOC και το Κράτος στο οποίο θα διεξαχθούν οι πτητικές λειτουργίες θα πρέπει να δίνουν προηγούμενη έγκριση.

3 Εφόσον αμφότερες οι εγκρίσεις έχουν δοθεί από ένα Κράτος, δεν θα πρέπει να κατακρατεί, χωρίς δικαιολογία, την έγκριση για αεροσκάφος κάποιου άλλου Κράτους.

4 Οι εγκρίσεις αυτές θα πρέπει να δίνονται μόνο αφότου αμφότερα τα Κράτη έχουν εξετάσει την τεχνική και οικονομική δικαιολογία για την πτητική λειτουργία.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (β)(3) και Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ) υποπαράγραφος (α)(3)
Τοπικές πτητικές λειτουργίες
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (β)(3) και Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ) υποπαράγραφος (α)(3)

1. Μέρος του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) (και όλο το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ζ)) περιλαμβάνει ευνοϊκές διατάξεις για "τοπικές πτητικές λειτουργίες". Για τέτοιες πτητικές

λειτουργίες υπάρχει η πρόθεση όπως η έγκριση εξαναγκάσει τον ορισμό "τοπικές" να είναι εντός απόστασης 20-25 ν.μ. Εντούτοις, τέτοιες αυθαίρετες αποστάσεις έχουν παρουσιάσει πάντα δυσκολίες, καθώς πάντα υπάρχουν παράγοντες οι οποίοι θα μπορούσαν να επηρεάσουν μια τέτοια απόφαση. Ως εκ τούτου, οι Αρχές δεν αναμένεται να εξουσιοδοτήσουν τοπικές πτητικές λειτουργίες πέραν των 25 ν.μ. χωρίς επαρκείς επιχειρησιακούς λόγους.

2. Κατά τον ορισμό των "τοπικών πτητικών λειτουργιών" (όπως περιγράφεται στο 1. ανωτέρω), η Αρχή θα πρέπει, εκτός από την περίπτωση που τέτοιες πτητικές λειτουργίες ειδικώς "περιλαμβάνουν" εκδρομές μετά τα σύνορα (όπως πτήσεις σε αξιοθέατα στις περιοχές Mont Blanc ή Matterhorn), να εξαναγκάσει τις πτητικές λειτουργίες να βρίσκονται εντός των ορίων του Κράτους.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (δ)(19)
Πρόσφατη πείρα (καθορισμένες ομάδες)
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) υποπαράγραφος (δ)(19)

1. Τα ακόλουθα ελικόπτερα και οι καθορισμένες ομάδες (οι οποίες περιλαμβάνουν ελικόπτερα με όμοια χαρακτηριστικά) μπορεί να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς πρόσφατης εμπειρίας που αποκτάται σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) παράγραφος (δ)(19):

(α) Ομάδα 1 – Bell 206/206L, Bell 407.

(β) Ομάδα 2 – Hughes 369, MD 500 N, MD 520 N, MD 600.

(γ) Ομάδα 3 – SA 341/342, EC 120, EC 130.

(δ) Ομάδα 4 – SA 313/318, SA 315/316/319, AS 350.

(ε) Ομάδα 5 – (Όλοι οι τύποι που καταγράφονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 2.245(β)(3)), R22, R44.

2. Μπορεί να δημιουργηθούν επιπλέον ομάδες ή να προστεθούν άλλοι τύποι στις καθορισμένες ομάδες, εφόσον είναι αποδεκτό από την Αρχή.

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ)
Πτητικές λειτουργίες για μικρά ελικόπτερα (VFR μόνο την ημέρα)
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ)

1. Το προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ) περιλαμβάνει απαγορεύσεις και ευνοϊκές διατάξεις όταν εκμεταλλεύονται μικρά ελικόπτερα VFR μόνο την ημέρα.

1.1 Όταν ένας κανόνας του JAR-OPS 3 περιλαμβάνει μια παράγραφο που ήδη επιτρέπει εναλλακτική μέθοδο συμμόρφωσης δεν συζητείται να υποβληθεί για έγκριση (στο παρόν IEM ή στο Προσάρτημα).

1.2 Όταν ένας κανόνας εφαρμόζεται μερικώς (μερικές παράγραφοι IFR, μερικές παράγραφοι VFR), ο κανόνας δεν αναφέρεται (στο παρόν IEM ή στο Προσάρτημα) και πρέπει να ισχύει η κανονική ερμηνεία.

2. Οι ακόλουθοι κανόνες θεωρείται ότι δεν ισχύουν για μικρά ελικόπτερα που λειτουργούν ως προς το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(στ):

JAR-OPS 3.075 Μέθοδος μεταφοράς προσώπων

JAR-OPS 3.105 Μη εγκεκριμένη μεταφορά

JAR-OPS 3.225 Επιχειρησιακά ελάχιστα ελικοδρομίου

JAR-OPS 3.230 Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης

JAR-OPS 3.295 Επιλογή ελικοδρομίων

JAR-OPS 3.395 Ανίχνευση εγγύτητας εδάφους

JAR-OPS 3.405 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

Τμήμα Ε εκτός από το JAR-OPS 3.465 και το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.465

JAR-OPS 3.652 Πτητικές λειτουργίες IFR ή νυχτερινές – Όργανα πτήσης και ναυτιλιακά όργανα καθώς και σχετικός εξοπλισμός

JAR-OPS 3.655 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή υπό IFR

JAR-OPS 3.670 Εξοπλισμός εναέριου ραντάρ καιρού

JAR-OPS 3.695 Σύστημα αναγγελιών κοινού

JAR-OPS 3.700 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης 1

JAR-OPS 3.705 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης 2

JAR-OPS 3.715 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης 1

JAR-OPS 3.720 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης 2

JAR-OPS 3.810 Μεγάφωνα

JAR-OPS 3.815 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης

JAR-OPS 3.855 Πίνακας επιλογέα ακουστικών σημάτων

JAR-OPS 3.865 Εξοπλισμός επικοινωνίας και ναυτιλίας για πτητικές λειτουργίες υπό IFR ή VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η) υποπαράγραφος (δ)(2)(iv)
Κριτήρια για HHO με δύο χειριστές
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(η) υποπαράγραφος (δ)(2)(iv)

Πλήρωμα δύο χειριστών μπορεί να χρειάζεται όταν:

1. Οι καιρικές συνθήκες είναι κάτω από τα ελάχιστα VFR σε υπεράκτιο σκάφος ή κατασκευή.
2. Υπάρχουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες στο πεδίο HHO (δηλαδή αναταράξεις, κίνηση του σκάφους, ορατότητα).
3. Ο τύπος του ελικοπτέρου απαιτεί να μεταφέρεται δεύτερος χειριστής ένεκα της ορατότητας του θαλάμου διακυβέρνησης, ή των πτητικών χαρακτηριστικών, ή της έλλειψης συστημάτων αυτομάτου ελέγχου πτήσεως.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου προς/από πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ)

1 Γενικά

Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) – που περιέχει ευνοϊκές διατάξεις για τα πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος – παρουσιάστηκε τον Ιανουάριο του 2002 για να αναφέρει προβλήματα που είχαν αντιμετωπισθεί από τα Κράτη Μέλη σε πεδία νοσοκομείων (και φάρων) λόγω της εφαρμογής των απαιτήσεων επιδόσεων των Τμημάτων Ζ και Η. Αυτά τα προβλήματα απαριθμούνται στο ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) παράγραφος 8, μέρος του οποίου αναπαράγεται παρακάτω.

...8 Προβλήματα με τα πεδία νοσοκομείων

Κατά την εφαρμογή του JAR-OPS 3, εντοπίσθηκε ότι ένας αριθμός Κρατών αντιμετώπισε προβλήματα με τον αντίκτυπο των κανόνων επιδόσεων όταν τα ελικόπτερα επιχειρούσαν για HEMS. Μολονότι τα Κράτη αποδέχονται ότι θα πρέπει να γίνει πρόοδος προς την πλευρά των επιχειρήσεων όπου εξαλείφονται οι κίνδυνοι που σχετίζονται με βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ή περιορίζονται από τη γενική ιδέα του χρόνου έκθεσης, υπάρχει ένας αριθμός πεδίων προσγείωσης ο οποίος δεν (ή δεν μπορεί ποτέ να) επιτρέπει πτητικές λειτουργίες ως προς τις απαιτήσεις επιδόσεων 1 και 2.

Αυτά τα πεδία βρίσκονται γενικώς σε πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον:

- *στους περιβόλους νοσοκομείων, ή*
- *επί κτηρίων νοσοκομείων,*

Το πρόβλημα των πεδίων των νοσοκομείων είναι κυρίως ιστορικό και, ενώ η Αρχή θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι τέτοια πεδία δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται – ή να χρησιμοποιούνται με τόσο μικρό βάρος, ώστε να εξασφαλίζονται οι επιδόσεις με βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος, θα μπορούσε να περικόψει σημαντικά έναν αριθμό υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών.

Ακόμα και έτσι, ο κανόνας για τη χρήση τέτοιων πεδίων, στον περίβολο νοσοκομείων, για επιχειρήσεις HEMS (Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(δ) υποπαράγραφος (γ)(2)(i)(A)) ελκύει ευνοϊκές διατάξεις μέχρι το 2005, είναι μόνο μερικός και θα έχει ακόμα αντίκτυπο επί των πτητικών λειτουργιών του παρόντος.

Επειδή οι επιχειρήσεις αυτές εκτελούνται προς το δημόσιο συμφέρον, υπήρξε η αίσθηση ότι η Αρχή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ασκεί την διακριτική της ευχέρεια έτσι ώστε να επιτρέπει συνεχή χρήση αυτών των πεδίων υπό την προϋπόθεση ότι βεβαιώνεται πως μπορεί να τηρηθεί επαρκές επίπεδο ασφαλείας – μολονότι το πεδίο δεν επιτρέπει πτητικές λειτουργίες ως προς τα πρότυπα Επιδόσεων Τάξης 1 ή 2. Όμως, είναι προς το συμφέρον των συνεχών βελτιώσεων ασφαλείας ότι η εξαίρεση τέτοιων επιχειρήσεων είναι αναγκαστική στα υφιστάμενα πεδία, και για περιορισμένη χρονική περίοδο....

Όπως αναφέρεται στο παρόν ACJ και ενσωματώνεται στο κείμενο του προσαρτήματος, η λύση ήταν βραχυπρόθεσμη (μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004). Κατά τη διάρκεια της περιόδου των σχολίων του NPA 18, έγιναν παραστάσεις στον JAA;ότι οι ευνοϊκές διατάξεις θα πρέπει να επεκταθούν έως το 2009. Η επιτροπή

αναθεώρησης, που δεν αποδέχτηκε αυτό το αίτημα, είχε κατά νουν ότι ήταν βραχυπρόθεσμη λύση για να αναφέρει ένα άμεσο πρόβλημα, και μια μόνιμη λύση θα έπρεπε να βρεθεί.

2. Πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος μετά την 1η Ιανουαρίου 2005

Αν και η απάλειψη τέτοιων πεδίων θα απομάκρυνε το πρόβλημα, αναγνωρίζεται ότι η απόσυρση ή ανακατασκευή υφισταμένων ελικοδρομίων νοσοκομείων ή φάρων, είναι μακροπρόθεσμος στόχος ο οποίος μπορεί να μην είναι οικονομικά αποτελεσματικός, ή πιθανόν, σε ορισμένα Κράτη.

Θα πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η υφιστάμενη παράγραφος (γ) του προσαρτήματος οριοθετεί το πρόβλημα με τον περιορισμό των εγκρίσεων σε πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος που εγκαταστάθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2002 (το εγκαταστάθηκαν υπ' αυτή την έννοια σημαίνει είτε ότι κατασκευάσθηκε πριν από αυτή την ημερομηνία, είτε τέθηκε σε λειτουργία πριν από αυτή την ημερομηνία – αυτό το ακριβές λεκτικό χρησιμοποιήθηκε για να αποφευχθούν προβλήματα σχετιζόμενα με ελικοδρόμιο στην επιφάνεια του εδάφους όπου δεν θα απαιτείται κτήριο). Έτσι, το πρόβλημα αυτών των πεδίων περιλαμβάνεται και μειώνεται σε σοβαρότητα. Αυτή η ημερομηνία τέθηκε περίπου 6 μήνες μετά την προτιθέμενη εφαρμογή αυτού του αρχικού προσαρτήματος.

Από την 1η Ιανουαρίου 2005 η έγκριση πεδίου δημοσίου ενδιαφέροντος θα περιορίζονται σε εκείνα τα πεδία όπου μια διαδικασία CAT A μόνη της δεν μπορεί να λύσει το πρόβλημα. Ο προσδιορισμός του εάν το ελικόπτερο μπορεί ή δεν μπορεί να επιχειρεί σύμφωνα με το Τμήμα Ζ (Επιδόσεις Τάξης 1) θα πρέπει να καθιερωθεί με το ελικόπτερο να έχει ρεαλιστικό ωφέλιμο φορτίο καθώς και καύσιμο για να ολοκληρώσει την αποστολή του. Όμως, προκειμένου να μειώσει τον κίνδυνο σε αυτά τα πεδία, θα απαιτείται η εφαρμογή των απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στην παράγραφο (δ)(2) του προσαρτήματος.

Επιπλέον, και προκειμένου να προωθηθεί η κατανόηση του προβλήματος, το κείμενο που περιλαμβάνεται στην παράγραφο (ε) του προσαρτήματος έχει τροποποιηθεί, ώστε να αναφέρεται στο Τμήμα Ζ του JAR-OPS 3 και όχι στο Παράρτημα 14 όπως στο αρχικό προσάρτημα. Έτσι, το Τμήμα Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να αντανακλά τη μη συμμόρφωση με το Τμήμα.

Οι ακόλουθες παράγραφοι ασχολούνται με το πρόβλημα και τις λύσεις.

3. Το πρόβλημα που σχετίζεται με τα πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος

Υπάρχει ένας αριθμός προβλημάτων: μερικά από αυτά μπορούν να λυθούν με τη χρήση κατάλληλων ελικοπτέρων και διαδικασιών, και άλλα τα οποία δεν μπορούν, λόγω του μεγέθους του ελικοδρομίου και του περιβάλλοντος εμποδίων. Αυτά αποτελούνται από:

α. Ελικόπτερα που δεν μπορούν να καλύψουν τα κριτήρια επιδόσεων που απαιτούνται από το Τμήμα Ζ,

β. Το μέγεθος της FATO του ελικοδρομίου (μικρότερη από εκείνη που απαιτείται από τη διαδικασία του κατασκευαστή),

γ. Περιβάλλον εμποδίων που εμποδίζει τη χρήση της διαδικασίας του κατασκευαστή (εμπόδια στην περιοχή back-up)

δ. Περιβάλλον εμποδίων που δεν επιτρέπει επαναφορά μετά από βλάβη μονάδας ισχύος στην κρίσιμη φάση της απογείωσης (μια σειρά κτηρίων που απαιτεί έντονη βαθμίδα ανόδου) με ρεαλιστικό ωφέλιμο φορτίο και καύσιμα για να ολοκληρώσει την αποστολή.

ε. Ελικοδρόμιο στο επίπεδο του εδάφους (δεν επιτρέπεται έκθεση),

3.1 *Προβλήματα που σχετίζονται με το α*: κατά το χρόνο της υιοθέτησης του αρχικού προσαρτήματος αναγνωρίσθηκε ότι, μολονότι ο αριθμός των ελικοπτέρων που δεν πληρούν τα απόλυτα κριτήρια επιδόσεων του α. ανωτέρω μίκραινε σιγά-σιγά, οι υφιστάμενοι στόλοι HEMS και φάρων δεν θα μπορούσαν να αντικατασταθούν μέχρι το 2005. (Υπάρχει ακόμα η πιθανότητα ότι η περιορισμένη παραγωγή δεν θα επιτρέψει την πλήρη αντικατάσταση αυτών των ελικοπτέρων περιορισμένης ισχύος πριν από το 2004. Ως εκ τούτου, προτάθηκε ότι οι Αρχές θα μπορούσαν, εφόσον μπορεί να στηριχθεί μια ανάλογη θέση από τον αερομεταφορέα, να επιτρέψουν τη συνεχή χρήση αυτών των ελικοπτέρων για περιορισμένη χρονική διάρκεια, χωρίς τον πρόσθετο μετριασμό που απαιτείται από την παράγραφο (δ)(2) του προσαρτήματος.)

3.2 *Προβλήματα που σχετίζονται με το β*: η αδυναμία ανόδου και διεξαγωγής μιας αποτυχημένης προσγείωσης στο ελικοδρόμιο μετά από βλάβη του κινητήρα πριν από το Αποφασιστικό Σημείο (DP).

3.3 *Προβλήματα που σχετίζονται με το γ*: όπως στο β.

3.4 *Προβλήματα που σχετίζονται με το δ*: άνοδος προς ένα εμπόδιο μετά από βλάβη του κινητήρα μετά από το DP.

3.5 *Προβλήματα που σχετίζονται με το ε*: μπορεί να έχουν σχέση με:

— το μέγεθος της FATO το οποίο είναι πολύ μικρό για τη διαδικασία του κατασκευαστή,

— την έλλειψη χώρου για back-up,

— εμπόδιο στο ίχνος απογείωσης, ή

— μίξη και των τριών.

Με την εξαίρεση της περιπτώσεως α., τα προβλήματα δεν μπορούν να λυθούν στο άμεσο μέλλον αλλά μπορούν, όταν μετριάζονται με τη χρησιμοποίηση ελικοπτέρων τελευταίας γενιάς (που επιχειρούν με βάρος που μπορεί να επιτρέψει χρήσιμα ωφέλιμα φορτία και αυτονομία), να ελαχιστοποιήσουν την έκθεση σε κίνδυνο.

4. Μακροχρόνια λύση

Αν και δεν προσφέρει πλήρη λύση, υπήρχε η αίσθηση ότι μια σημαντική αύξηση στην ασφάλεια θα μπορούσε να επιτευχθεί εφαρμόζοντας πρόσθετο περιθώριο επιδόσεων σε τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Αυτή η λύση θα μπορούσε επίσης να εμφανισθεί ως μετριασμός ανάλογος με το πρόβλημα και θα επέτρεπε να αφαιρεθεί ο χρονικός περιορισμός του 2004.

Το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων της βαθμίδας ανόδου 8% στο πρώτο σκέλος διαδρομής, αντανακλά το Παράρτημα 14 Τόμος ΙΙ του ICAO, Πίνακας 4-3 – Διαστάσεις και κλίσεις επιφανειών περιορισμού εμποδίων για Επιδόσεις Τάξης 2.

Οι επιδόσεις delta επιτυγχάνονται χωρίς την παροχή περαιτέρω στοιχείων του κατασκευαστή με τη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων γραφημάτων, ώστε να παρέχεται το RTOM.

Εφόσον εξετάσουμε τη λύση σε σχέση με το αρχικό πρόβλημα μπορεί να φανούν οι επιπτώσεις.

4.1 *Λύση σε σχέση με το β.*: αν και το πρόβλημα υφίσταται ακόμα, η ασφαλέστερη διαδικασία είναι μια δυναμική απογείωση που μειώνει το χρόνο που απαιτείται για να επιτευχθεί η Vstayup και έτσι επιτρέπει επαναφορά σε VFR – εφόσον η βλάβη συμβεί στην και μετά την Vy και 200 πόδια, μια επαναφορά σε IFR είναι πιθανή.

4.2 *Λύση σε σχέση με το γ.*: όπως στο β. ανωτέρω.

4.3 *Λύση σε σχέση με το δ.*: για μια φορά ακόμα αυτή δεν δίνει πλήρη λύση, ενώ οι επιδόσεις delta ελαχιστοποιούν το χρόνο κατά τη διάρκεια του οποίου δεν μπορεί να επιτευχθεί άνοδος πάνω από το εμπόδιο.

4.4 *Λύση σε σχέση με το ε.*: όπως στα 4.1 έως 4.3 ανωτέρω.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφος (α)(1)
Πρόγραμμα βελτίωσης για πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος

Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφος (α)(1)

1 Γενικά

Αν και είναι αποδεκτό ότι θα υπάρχει ένα αριθμός πεδίων δημοσίου ενδιαφέροντος που θα παραμείνει για αρκετό καιρό, είναι προς το συμφέρον της ασφάλειας ότι οι αριθμοί μειώνονται και τελικά, ως στόχος, όλα τα πεδία θα εξαλειφθούν. Η μείωση των πεδίων μπορεί να επιτευχθεί με δύο τρόπους:

α. Με βελτίωση των επιδόσεων των ελικοπτέρων έτσι ώστε να είναι δυνατή η HOGE OEI με βάρη που μπορεί να εκτελεσθεί η αποστολή.

β. Με τη χρήση ενός προγράμματος βελτίωσης πεδίων: να βγουν εκτός λειτουργίας εκείνα τα πεδία όπου η έκθεση είναι μέγιστη, ή βελτιώνοντας τα πεδία έτσι ώστε να μπορεί να καλυφθεί η απαίτηση επιδόσεων.

2. Βελτίωση στις επιδόσεις

Η έλευση πιο ισχυρών σύγχρονων δικινητήριων ελικοπτέρων έχει φέρει πιο κοντά την πιθανότητα να επιτευχθεί ο στόχος που αναφέρεται στο 1.α. ανωτέρω. Ένας αριθμός αυτών των ελικοπτέρων είναι, το 2003, σχεδόν στο σημείο όπου η HOGE OEI με ωφέλιμο φορτίο αποστολής είναι πιθανή. Όμως, αν και είναι τεχνικά εφικτό, δεν είναι οικονομικά δικαιολογημένο να απαιτηθεί άμεσος και πλήρης επανεξοπλισμός όλων των στόλων HEMS.

3. Βελτίωση των πεδίων

Όταν ένα πεδίο θα μπορούσε να βελτιωθεί με επαναξιοποίηση, για παράδειγμα αυξάνοντας το μέγεθος της FATO, θα πρέπει να γίνει. Όταν τα προβλήματα του πεδίου οφείλονται στο περιβάλλον των εμποδίων, ένα πρόγραμμα μεταφοράς της ευκολίας ή αφαίρεσης των εμποδίων θα πρέπει να αναληφθεί κατά προτεραιότητα.

4. Σύνοψη

Όπως αναφέρθηκε στην παράγραφο 1. ανωτέρω, είναι προς το συμφέρον των Κρατών να ελαττώσουν τον κίνδυνο ατυχήματος λόγω βλάβης κινητήρα στην απογείωση ή προσγείωση. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με ένα συνδυασμό πολιτικών: η χρήση πιο κατάλληλων ελικοπτέρων, ή βελτίωση με επαναξιοποίηση του πεδίου, ή μεταφορά των ευκολιών σε εναλλακτικές θέσεις.

Ορισμένα Κράτη έχουν ήδη αναλάβει να μεταφέρουν ή να βελτιώσουν τα πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος χρησιμοποιώντας μια ή περισσότερες από τις παραπάνω μεθόδους. Για τις Χώρες εκείνες όπου είναι σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα συμμόρφωσης, η επιλογή της μείωσης με εξάλειψη ή η επαναξιοποίηση δεν θα

πρέπει να τεθεί σε αναμονή περιμένοντας για ελικόπτερα νέας γενιάς. Η πολιτική βελτίωσης θα πρέπει να επιτευχθεί σε λογικό χρονικό ορίζοντα – και αυτό θα πρέπει να είναι ένα στοιχείο του προγράμματος συμμόρφωσης.

Η έγκριση για επιχειρήσεις προς πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος θα μπορούσε να εξαρτάται από όρους σχετικά με τέτοια προγράμματα βελτίωσης που έχουν τεθεί σε εφαρμογή. Εάν δεν θεσπισθεί τέτοια πολιτική, δεν θα υπάρχει κίνητρο να εξαλειφθούν τα πεδία δημοσίου ενδιαφέροντος σε λογικό χρονικό ορίζοντα.

ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφος (δ)(2)
Περιορισμός μάζας ελικοπτέρου για πτητικές λειτουργίες σε πεδίο δημοσίου ενδιαφέροντος
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφος (δ)(2)

Ο περιορισμός τής μάζας ελικοπτέρου στην απογείωση ή προσγείωση, που καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(θ) υποπαράγραφο (δ)(2), θα πρέπει να προσδιοριστεί χρησιμοποιώντας τα στοιχεία επιδόσεων ανόδου από 35 πόδια έως 200 πόδια στην Vtoss (Πρώτο σκέλος του ίχνους πτήσεως απογείωσης) που περιέχεται στο συμπλήρωμα Κατηγορίας Α του Εγχειριδίου Πτήσης Ελικοπτέρου (ή ισοδύναμα στοιχεία του κατασκευαστή, αποδεκτά από τον JAA σύμφωνα με το IEM OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)).

Τα στοιχεία ανόδου του πρώτου σκέλους που πρέπει να εξετασθούν καθορίζονται για άνοδο με την ταχύτητα ασφαλείας απογειώσεως Vtoss, με το σύστημα προσγειώσεως εκτεταμένο (όταν το σύστημα προσγειώσεως είναι αναδιπλωμένο), με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας και τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν σε κατάλληλη απόδοση ισχύος (απόδοση ισχύος 2 min 30 sec ή 2 min με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, εξαρτωμένης από την πιστοποίηση τύπου του ελικοπτέρου). Η κατάλληλη Vtoss, είναι η τιμή που καθορίζεται στο τμήμα επιδόσεων Κατηγορίας Α του Εγχειριδίου Πτήσης Ελικοπτέρου για διαδικασίες καθέτου απογειώσεως και προσγειώσεως (VTOL ή δάπεδο ελικοδρόμιο ή ισοδύναμο).

Οι συνθήκες περιβάλλοντος του ελικοδρομίου (ύψος πιέσεως και θερμοκρασία) θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

Τα στοιχεία συνήθως παρέχονται σε διαγράμματα με ένα ν από τους ακόλουθους τρόπους:

— Απόκτηση ύψος, σε πόδια, σε οριζόντια απόσταση 100 ποδών με τη διαμόρφωση του πρώτου σκέλους (35 έως 200 πόδια, Vtoss, απόδοση ισχύος 2 min 30 sec/ 2 min OEI). Αυτό το διάγραμμα θα πρέπει να εισαχθεί με απόκτηση ύψους 8 ποδών ανά 100 πόδια οριζόντιας κίνησης, που καταλήγει σε τιμή μάζας για κάθε εξεταζόμενο συνδυασμό ύψους πιέσεως/θερμοκρασίας.

— Οριζόντια απόσταση για άνοδο από 35έως 200 πόδια με τη διαμόρφωση του πρώτου σκέλους (Vtoss, απόδοση ισχύος 2 min 30 sec/ 2 min OEI). Αυτό το διάγραμμα θα πρέπει να εισαχθεί με οριζόντια απόσταση 628 μ. (2.062 ποδών), που καταλήγει σε τιμή μάζας για κάθε εξεταζόμενο συνδυασμό ύψους πιέσεως/θερμοκρασίας.

— Βαθμό ανόδου με τη διαμόρφωση του πρώτου σκέλους (35 έως 200 πόδια, Vtoss, απόδοση ισχύος 2 min 30 sec/ 2 min OEI). Αυτό το διάγραμμα μπορεί να εισαχθεί με βαθμό ανόδου ίσο με την τιμή της ταχύτητας ανόδου (Vtoss) σε κόμβους (μετατρεπόμενο σε Αληθή Ταχύτητα) πολλαπλασιαζόμενο με 8,1 που καταλήγει σε τιμή μάζας για κάθε εξεταζόμενο συνδυασμό ύψους πιέσεως/θερμοκρασίας.

2.2 Πολιτική ποιοτικού ελέγχου

2.2.1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να συντάξει επίσημη ρητή θέση για την Πολιτική Ποιοτικού Ελέγχου, που αποτελεί τη δέσμευση του Υπόλογου Διευθυντή σχετικά με τους στόχους του συστήματος ποιοτικού ελέγχου. Η Πολιτική Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να αντικατοπτρίζει την επίτευξη και τη συνεχή συμμόρφωση με το JAR-OPS 3, μαζί με οποιαδήποτε πρόσθετα πρότυπα που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα.

2.2.2 Ο Υπόλογος Διευθυντής είναι ουσιαστικό μέρος της διοικητικής οργάνωσης του κατόχου AOC. Σχετικά με το κείμενο του JAR-OPS

AMC OPS 3.035
Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου
Βλέπε JAR-OPS 3.035

1 Εισαγωγή

1.1 Προκειμένου να επιδείξει συμμόρφωση με τις διατάξεις του JAR-OPS 3.035, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να θεσπίζει το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου σύμφωνα με τις οδηγίες και πληροφορίες που περιέχονται στις επόμενες παραγράφους:

2 Γενικά

2.1 Ορολογία

α. Οι όροι που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της απαίτησης σχετικά με το Σύστημα Ποιοτικού Ελέγχου του αερομεταφορέα έχουν την ακόλουθη σημασία:

i. Υπόλογος Διευθυντής. Το αποδεκτό από την Αρχή πρόσωπο το οποίο διαθέτει την εξουσιοδότηση της εταιρείας για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης και εκτέλεσης όλων των πτητικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων συντήρησης σύμφωνα με τα πρότυπα που απαιτούνται από την Αρχή και οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις που καθορίζονται από τον αερομεταφορέα.

ii. Σύστημα διασφάλισης ποιότητος. Το σύνολο των απαραίτητων προσχεδιασμένων και συστηματικών ενεργειών για την εξασφάλιση επαρκούς εμπιστοσύνης πως οι επιχειρησιακές πρακτικές και οι πρακτικές συντήρησης ικανοποιούν δεδομένες απαιτήσεις.

iii. Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου. Ο διευθυντής, που είναι αποδεκτός από την Αρχή, και είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, τη λειτουργία παρακολούθησης και την αίτηση διορθωτικών ενεργειών.

3.175 (η) και την ανωτέρω ορολογία, ο όρος "Υπόλογος Διευθυντής" εννοεί τον Πρόεδρο/Διευθύνοντα Σύμβουλο/Γενικό Διευθυντή κλπ. του οργανισμού του αερομεταφορέα, ο οποίος λόγω της θέσης του έχει τη συνολική ευθύνη (περιλαμβανομένης της οικονομικής) για τη διαχείριση του οργανισμού.

2.2.3 Η θέση του Υπόλογου Διευθυντή στον οργανισμό θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε τουλάχιστον οι Ορισμένοι Διευθυντές για τις Επιχειρήσεις και τη Συντήρηση καθώς και ο Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου να έχουν άμεση πρόσβαση προς αυτόν.

2.2.3 Ο Υπόλογος Διευθυντής θα έχει τη συνολική ευθύνη για το σύστημα διασφάλισης ποιότητας του κατόχου AOC, περιλαμβανομένης της συχνότητας, μορφής και δομής των εσωτερικών διοικητικών δραστηριοτήτων αξιολόγησης, όπως καθορίζονται στην παράγραφο 4.9 κατωτέρω.

2.3 Σκοπός του συστήματος ποιοτικού ελέγχου

2.3.1 Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στον αερομεταφορέα να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με το JAR-OPS 3, το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, το Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης, καθώς και κάθε άλλο πρότυπο που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα ή την Αρχή, ώστε να εξασφαλίζονται ασφαλείς πτητικές λειτουργίες και αεροσκάφος πτητικά ικανό.

2.4 Διευθυντής ποιοτικού ελέγχου

2.4.1 Η αποστολή του Διευθυντή ποιοτικού ελέγχου να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με και την επάρκεια των διαδικασιών που απαιτούνται για την εξασφάλιση ασφαλών επιχειρησιακών πρακτικών και ελικοπτέρων πτητικά ικανών, όπως απαιτείται από το JAR-OPS 3.035(α), μπορεί να διεξάγεται από περισσότερα του ενός πρόσωπα, μέσω διαφορετικών, αλλά συμπληρωματικών προγραμμάτων διασφάλισης ποιότητας.

2.4.2 Ο κύριος ρόλος του Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου είναι να επιβεβαιώνει, παρακολουθώντας τη δραστηριότητα στα πεδία των πτητικών λειτουργιών, της συντήρησης, της εκπαίδευσης των πληρωμάτων, και των δραστηριοτήτων εδάφους, ότι τα πρότυπα που απαιτούνται από την Αρχή, καθώς και οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις που έχει καθορίσει ο αερομεταφορέας, διεξάγονται κάτω από την επίβλεψη του σχετικού Ορισμένου Διευθυντή.

2.4.3 Ο Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου θα πρέπει να είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση ότι το πρόγραμμα διασφάλισης ποιότητας είναι κατάλληλα αναπτυγμένο, εφαρμόζεται και συντηρείται.

2.4.4 Ο Διευθυντής ποιοτικού ελέγχου θα πρέπει:

α. Να έχει άμεση πρόσβαση στον Υπόλογο Διευθυντή,

β. Να μην είναι ένας από τους Ορισμένους Διευθυντές, και

γ. Να έχει πρόσβαση σε όλα τα τμήματα της οργανωτικής δομής του αερομεταφορέα.

2.4.5 Στην περίπτωση μικρών/πολύ μικρών αερομεταφορέων (βλέπε παράγραφο 7.3 κατωτέρω), υπάρχει η δυνατότητα συνδυασμού των θέσεων του Υπόλογου Διευθυντή και του Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου. Εντούτοις, στην περίπτωση αυτή, οι επιθεωρήσεις ποιότητας θα πρέπει να διενεργούνται από ανεξάρτητο προσωπικό. Σύμφωνα με την παράγραφο 2.4.4.β ανωτέρω, δεν είναι δυνατόν ο Υπόλογος Διευθυντής να είναι ένας από τους ορισμένους διευθυντές.

3 Σύστημα ποιοτικού ελέγχου

3.1 Εισαγωγή

3.1.1 Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου του αερομεταφορέα, θα πρέπει να εξασφαλίζει συμμόρφωση με και καταλληλότητα των επιχειρησιακών απαιτήσεων και δραστηριοτήτων συντήρησης, προτύπων και διαδικασιών.

3.1.2 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καθορίσει τη βασική δομή του συστήματος ποιοτικού ελέγχου που αναφέρεται στην επιχείρηση.

3.1.3 Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου θα πρέπει να δομείται σύμφωνα με το μέγεθος και το πολυσύνθετο της επιχείρησης που πρόκειται να παρακολουθηθεί (για "μικρούς αερομεταφορείς" βλέπε επίσης παράγραφο 7 κατωτέρω).

3.2 Εύρος

3.2.1 Κατ' ελάχιστον, το σύστημα ποιοτικού ελέγχου θα πρέπει να αντιμετωπίζει τα ακόλουθα:

α. Τις διατάξεις του JAR-OPS,

β. Τα πρόσθετα πρότυπα και λειτουργικές διαδικασίες του αερομεταφορέα,

γ. Την πολιτική ποιοτικού ελέγχου του αερομεταφορέα,

δ. Την οργανωτική δομή του αερομεταφορέα,

ε. Την ευθύνη για την ανάπτυξη, την καθιέρωση και τη διαχείριση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου,

στ. Τεκμηρίωση, περιλαμβανομένων των εγχειριδίων, αναφορές και αρχεία,

ζ. Διαδικασίες ελέγχου ποιότητας,

η. Πρόγραμμα διασφάλισης ποιότητας,

θ. Τους απαιτούμενους οικονομικούς, υλικούς και ανθρώπινους πόρους, και

ι. Τις απαιτήσεις εκπαίδευσης,

3.2.2 Το σύστημα ελέγχου ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει σύστημα επαναπληροφόρησης προς τον Υπόλογο Διευθυντή, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι διορθωτικές ενέργειες εντοπίζονται και δρομολογούνται δεόντως. Το σύστημα επαναπληροφόρησης θα πρέπει επίσης να καθορίζει ποιος απαιτείται να αποκαταστήσει τις ασυμφωνίες και τη μη-συμμόρφωση, για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς και τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν εφόσον η διορθωτική ενέργεια δεν ολοκληρωθεί εντός κατάλληλου χρονοδιαγράμματος.

3.3 Σχετική τεκμηρίωση

3.3.1 Η σχετική τεκμηρίωση περιλαμβάνει τα σχετικά μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης και του Εγχειριδίου Διαχείρισης Συντήρησης του αερομεταφορέα, τα οποία μπορεί να περιέχονται σε ανεξάρτητο Εγχειρίδιο Ποιοτικού Ελέγχου.

3.3.2 Επιπροσθέτως, η σχετική τεκμηρίωση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α. Πολιτική ποιοτικού ελέγχου,

β. Ορολογία,

γ. Καθορισμένα επιχειρησιακά πρότυπα,

δ. Περιγραφή του οργανισμού,

ε. Την κατανομή καθηκόντων και ευθυνών,

στ. Διαδικασίες για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τους ισχύοντες κανονισμούς,

ζ. Το πρόγραμμα εξασφάλισης ποιότητας, αναφορικά με:

i. Το πρόγραμμα της διαδικασίας παρακολούθησης,

ii. Διαδικασίες ελέγχου,

iii. Διαδικασίες αναφοράς,

iv. Διαδικασίες παρακολούθησης και διορθωτικών ενεργειών,

v. Σύστημα καταγραφής,

η. Το αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης, και

θ. Έλεγχο τεκμηρίωσης.

4 Πρόγραμμα Διασφάλισης Ποιότητας (βλέπε JAR-OPS 3.035(β).)

4.1 Εισαγωγή

4.1.1 Το πρόγραμμα διασφάλισης ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις σχεδιασμένες και συστηματικές ενέργειες που απαιτούνται προκειμένου να υπάρχει εμπιστοσύνη ότι όλες οι πτητικές λειτουργίες και η συντήρηση διεξάγονται σύμφωνα με όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις, πρότυπα, και διαδικασίες.

4.1.2 Κατά την εκπόνηση ενός προγράμματος διασφάλισης ποιότητας θα πρέπει να δοθεί προσοχή, τουλάχιστον, στις παραγράφους 4.2 έως 4.9 κατωτέρω:

4.2 Επιθεώρηση ποιοτικού ελέγχου

4.2.1 Ο πρωταρχικός στόχος της επιθεώρησης ποιοτικού ελέγχου έγκειται στην παρακολούθηση ενός συγκεκριμένου γεγονότος/ενέργειας/εγγράφου κλπ., ώστε να επιβεβαιωθεί η τήρηση των καθιερωμένων διαδικασιών και απαιτήσεων κατά την πραγματοποίηση του σχετικού γεγονότος καθώς και εάν επιτυγχάνεται το απαιτούμενο πρότυπο.

4.2.2 Χαρακτηριστικές θεματικές περιοχές για επιθεωρήσεις ποιοτικού ελέγχου είναι:

α. Η πραγματική πτητική λειτουργία,

β. Απο/αντιπαγοποίηση εδάφους, κατά περίπτωση,

γ. Υπηρεσίες υποστήριξης πτήσεων,

δ. Έλεγχος φόρτου,

ε. Συντήρηση,

στ. Τεχνικά πρότυπα, και

ζ. Εκπαιδευτικά πρότυπα.

4.3 Έλεγχος

4.3.1 Ο έλεγχος είναι συστηματική και ανεξάρτητη σύγκριση του τρόπου διεξαγωγής μιας λειτουργίας με τον τρόπο που οι επίσημες διαδικασίες προσδιορίζουν ότι πρέπει να διεξάγεται.

4.3.2 Οι έλεγχοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις ακόλουθες διαδικασίες και μεθόδους:

α. Δήλωση που εξηγεί το εύρος του ελέγχου,

β. Σχεδιασμό και προετοιμασία,

γ. Συλλογή και καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων, και

δ. Ανάλυση των αποδεικτικών στοιχείων.

4.3.3 Οι τεχνικές που συνεισφέρουν σε έναν αποτελεσματικό έλεγχο είναι:

α. Συνεντεύξεις ή συζητήσεις με το προσωπικό,

β. Επισκόπηση των επίσημων εγγράφων,

γ. Εξέταση επαρκούς δείγματος των αρχείων,

δ. Φυσική παρουσία και παρακολούθηση των δραστηριοτήτων που συνιστούν τη λειτουργία, και

ε. Τη φύλαξη των εγγράφων και της καταγραφής των παρατηρήσεων.

4.4 Ελεγκτές

4.4.1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να αποφασίσει, ανάλογα με το πολύπλοκο της επιχείρησης, εάν θα χρησιμοποιήσει μια εξειδικευμένη ελεγκτική ομάδα ή μεμονωμένο ελεγκτή. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, ο ελεγκτής ή η ελεγκτική ομάδα, θα πρέπει να έχει σχετική πείρα επιχειρησιακή ή/και συντήρησης.

4.4.2 Οι αρμοδιότητες των ελεγκτών θα πρέπει να ορίζονται σαφώς στα σχετικά έγγραφα.

4.5 Ανεξαρτησία των ελεγκτών

4.5.1 Οι ελεγκτές δεν πρέπει να συμμετέχουν σε καθημερινή βάση στον χώρο της επιχείρησης ή/και της δραστηριότητας συντήρησης ο οποίος πρόκειται να ελεγχθεί. Πέρα από τη χρήση των υπηρεσιών εξειδικευμένου προσωπικού πλήρους απασχόλησης που ανήκει σε ανεξάρτητο τμήμα ποιοτικού ελέγχου, ο αερομεταφορέας μπορεί να αναλάβει την παρακολούθηση συγκεκριμένων περιοχών ή δραστηριοτήτων χρησιμοποιώντας ελεγκτές μερικής απασχόλησης. Ο αερομεταφορέας του οποίου η δομή και το μέγεθος δεν δικαιολογεί την καθιέρωση ελεγκτών πλήρους απασχόλησης, μπορεί να αναλάβει τη λειτουργία ελέγχου με τη χρήση προσωπικού μερικής απασχόλησης, προερχομένου είτε από τον οργανισμό του είτε από εξωτερική πηγή και υπό τους όρους μιας συμφωνίας που είναι αποδεκτοί από την Αρχή. Σε όλες τις περιπτώσεις ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εκπονήσει κατάλληλες διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλίσει ότι πρόσωπα που είναι άμεσα υπεύθυνα για τις δραστηριότητες που πρόκειται να ελεγχθούν δεν επιλέγονται ως μέλη της ομάδας ελέγχου. Όταν χρησιμοποιηθούν εξωτερικοί ελεγκτές, είναι αναγκαίο όπως οποιοσδήποτε εξωτερικός ειδικός είναι εξοικειωμένος με τον τύπο της επιχείρησης ή/και της συντήρησης που διεξάγεται από τον αερομεταφορέα.

4.5.2 Το Πρόγραμμα Διασφάλισης Ποιότητας του αερομεταφορέα θα πρέπει να αναγνωρίζει τα πρόσωπα εντός της εταιρείας τα οποία έχουν την πείρα, την ευθύνη και την εξουσία να:

α. Εκτελούν επιθεωρήσεις ποιοτικού ελέγχου και ελέγχους, ως μέρος του συνεχούς προγράμματος διασφάλισης ποιότητας.

β. Εντοπίζουν και καταγράφουν οποιεσδήποτε ανησυχίες ή ευρήματα, καθώς και τις αποδείξεις που είναι απαραίτητες για να τεκμηριώνουν τέτοιες ανησυχίες ή ευρήματα,

γ. Αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες ή προτείνουν λύσεις σχετικά με τις ανησυχίες ή τα ευρήματα, μέσω των καθορισμένων διαύλων αναφοράς,

δ. Επιβεβαιώνουν την υλοποίηση των λύσεων εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος,

ε. Αναφέρουν απευθείας στο Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου.

4.6 Εύρος του ελέγχου

4.6.1 Οι αερομεταφορείς απαιτείται να παρακολουθούν τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες που έχουν σχεδιάσει, προκειμένου να εξασφαλίσουν ασφαλείς πτητικές λειτουργίες, αεροσκάφος πτητικά ικανό καθώς και τη λειτουργικότητα τόσο του επιχειρησιακού εξοπλισμού όσο και του εξοπλισμού ασφαλείας. Ενεργώντας έτσι, θα πρέπει, κατ' ελάχιστον και κατά περίπτωση, να παρακολουθούν:

α. Οργάνωση,
β. Σχέδια και αντικειμενικούς σκοπούς της επιχείρησης,
γ. Επιχειρησιακές διαδικασίες,
δ. Ασφάλεια των πτήσεων,
ε. Πιστοποίηση του αερομεταφορέα (AOC/προδιαγραφές πτητικών λειτουργιών),
στ. Επίβλεψη,
ζ. Επιδόσεις ελικοπτέρου,
η. Επιχειρήσεις παντός καιρού,
θ. Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας καθώς και πρακτικές,
ι. Μάζα, ζυγοστάθμιση και φόρτωση ελικοπτέρου,
ια. Όργανα και εξοπλισμός ασφαλείας,
ιβ. Εγχειρίδια, μητρώα και αρχεία,
ιγ. Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης, απαιτήσεις ανάπαυσης και προγραμματισμός,
ιδ. Επικοινωνία μεταξύ συντήρησης/επιχειρήσεων ελικοπτέρου,
ιε. Χρήση του MEL,
ιστ. Προγράμματα συντήρησης και συνεχούς πτητικής ικανότητας,
ιζ. Διαχείριση των Οδηγιών πτητικής ικανότητας,
ιη. Εκπλήρωση της συντήρησης,
ιθ. Βλάβες που δεν έχουν αποκατασταθεί,
κ. Πλήρωμα διακυβέρνησης,
κα. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών, κατά περίπτωση
κβ. Επικίνδυνα υλικά,
κγ. Ασφάλεια, και
κδ. Εκπαίδευση.

4.7 Προγραμματισμός ελέγχου

4.7.1 Το πρόγραμμα διασφάλισης ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει καθορισμένο χρονοδιάγραμμα ελέγχων και κύκλο περιοδικής επισκόπησης για κάθε τομέα. Το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να είναι ευέλικτο, και να επιτρέπει απρογραμμάτιστους ελέγχους, όταν εντοπίζονται δυσμενείς τάσεις. Θα πρέπει να διενεργούνται επανέλεγχοι, όταν είναι απαραίτητο, ώστε να εξακριβωθεί ότι έγινε διορθωτική ενέργεια και ότι ήταν αποτελεσματική.

4.7.2 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να θεσπίσει χρονοδιάγραμμα ελέγχων, που θα πρέπει να ολοκληρώνονται κατά τη διάρκεια καθορισμένων ημερολογιακών περιόδων. Όλες οι πτυχές της επιχείρησης θα πρέπει να επισκοπούνται εντός κάθε χρονικής περιόδου 12 μηνών, σύμφωνα με το πρόγραμμα, εκτός εάν γίνει αποδεκτή μια παράταση της περιόδου ελέγχου όπως εξηγείται κατωτέρω. Ο αερομεταφορέας μπορεί να αυξήσει τη συχνότητα των ελέγχων κατά την κρίση του, αλλά δεν θα πρέπει να την ελαττώσει χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής. Θεωρείται απίθανο ότι θα γίνει αποδεκτή συχνότητα μεγαλύτερη από 24 μήνες, για οποιοδήποτε αντικείμενο.

4.7.3 Όταν ο αερομεταφορέας καθορίζει το πρόγραμμα ελέγχων, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σημαντικές αλλαγές στη διαχείριση, τον οργανισμό, την εκμετάλλευση ή τις τεχνολογίες καθώς και αλλαγές στις ρυθμιστικές απαιτήσεις.

4.8 Παρακολούθηση και διορθωτική ενέργεια

4.8.1 Ο σκοπός της παρακολούθησης στο πλαίσιο του Συστήματος Ποιοτικού Ελέγχου είναι πρωταρχικά να διερευνήσει και να κρίνει την αποτελεσματικότητά του, και ακολούθως να εξασφαλίσει τη συνεχή συμμόρφωση προς την καθορισθείσα πολιτική, τα επιχειρησιακά πρότυπα και τα πρότυπα συντήρησης. Η δραστηριότητα της παρακολούθησης στηρίζεται στις επιθεωρήσεις ποιοτικού ελέγχου, τους ελέγχους, τη διορθωτική ενέργεια και την παρακολούθησης της εξέλιξης. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καθιερώσει και να δημοσιεύσει μια διαδικασία παρακολούθησης της συμμόρφωσης προς τις ρυθμιστικές διατάξεις σε συνεχή βάση. Αυτή η δραστηριότητα παρακολούθησης θα πρέπει να στοχεύει στην εξάλειψη των αιτίων της μη ικανοποιητικής επίδοσης.

4.8.2 Οποιαδήποτε μη συμμόρφωση εντοπίζεται ως αποτέλεσμα της παρακολούθησης, θα πρέπει να γνωστοποιείται στον διευθυντή που έχει την ευθύνη της λήψης διορθωτικής ενέργειας ή, κατά περίπτωση, στον Υπόλογο Διευθυντή. Τέτοιες μη συμμορφώσεις θα πρέπει να καταγράφονται, για το σκοπό της περαιτέρω διερεύνησης, προκειμένου να καθοριστεί η αιτία και να καταστεί δυνατή η εισήγηση κατάλληλης διορθωτικής ενέργειας.

4.8.3 Το πρόγραμμα διασφάλισης ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες ώστε να εξασφαλίζεται ότι γίνονται διορθωτικές ενέργειες ως απάντηση στα ευρήματα. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να παρακολουθούν αυτές τις ενέργειες, προκειμένου να εξακριβώσουν την αποτελεσματικότητά τους και την ολοκλήρωσή τους. Το τμήμα που φαίνεται στην αναφορά εντοπισμού του ευρήματος έχει την οργανωτική ευθύνη και αρμοδιότητα για την εφαρμογή διορθωτικής ενέργειας. Ο Υπόλογος Διευθυντής θα έχει την τελική ευθύνη για την υποστήριξη της διορθωτικής ενέργειας και την εξασφάλιση, μέσω του Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου, ότι η διορθωτική ενέργεια έχει αποκαταστήσει τη συμμόρφωση με το πρότυπο που απαιτείται από την Αρχή, και οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί από τον αερομεταφορέα.

4.8.4 Διορθωτική ενέργεια

α. Ύστερα από την επιθεώρηση ποιοτικού ελέγχου/έλεγχο, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καθορίσει:

i. Τη σοβαρότητα οποιωνδήποτε ευρημάτων και την όποια ανάγκη για άμεση διορθωτική ενέργεια,

ii. Την προέλευση του ευρήματος,

iii. Τις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί ότι η μη συμμόρφωση δεν θα επαναληφθεί,

iv. Χρονοδιάγραμμα για τη διορθωτική ενέργεια,

v. Τον εντοπισμό των προσώπων ή τμημάτων που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή διορθωτικής ενέργειας, και

vi. Κατανομή των πόρων από τον Υπόλογο Διευθυντή, κατά περίπτωση.

4.8.5 Ο Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου θα πρέπει να:

α. Επιβεβαιώνει ότι ο αρμόδιος διευθυντής ανέλαβε διορθωτική ενέργεια σε αντίδραση για οποιαδήποτε ευρήματα ή μη συμμόρφωση,

β. Επιβεβαιώνει ότι η διορθωτική ενέργεια περιλαμβάνει τα στοιχεία που σκιαγραφούνται στην παράγραφο 4.8.4 ανωτέρω,

γ. Παρακολουθεί την εφαρμογή και ολοκλήρωση της διορθωτικής ενέργειας,

δ. Παρέχει στη διοίκηση μια ανεξάρτητη εκτίμηση της διορθωτικής ενέργειας, εφαρμογής και ολοκλήρωσης,

ε. Αξιολογεί την αποτελεσματικότητα της διορθωτικής ενέργειας μέσω της διαδικασίας παρακολούθησης της εξέλιξης.

4.9 Διοικητική αξιολόγηση

4.9.1 Η διοικητική αξιολόγηση είναι μια περιεκτική, συστηματική, τεκμηριωμένη επισκόπηση των επιχειρησιακών πολιτικών, διαδικασιών και συστημάτων, και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

α. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, των ελέγχων και οποιωνδήποτε άλλων δεικτών, και

β. Η συνολική αποτελεσματικότητα του οργανισμού διαχείρισης στην επίτευξη των καθορισμένων αντικειμενικών σκοπών.

4.9.2 Η διοικητική αξιολόγηση θα πρέπει να εντοπίζει και διορθώνει δυσμενείς τάσεις και να προλαμβάνει, όπου είναι δυνατόν, μελλοντικές μη συμμορφώσεις. Τα συμπεράσματα και οι εισηγήσεις που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης θα πρέπει να υποβάλλονται εγγράφως στον υπεύθυνο διευθυντή για ενέργεια. Ο υπεύθυνος διευθυντής θα πρέπει να είναι ένα άτομο το οποίο έχει την αρμοδιότητα να επιλύει θέματα και να λαμβάνει μέτρα.

4.9.3 Ο Υπόλογος Διευθυντής θα πρέπει να αποφασίσει για τη συχνότητα, τη μορφή και τη δομή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της εσωτερικής διαχείρισης.

4.10 Καταγραφή

4.10.1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να διατηρεί ακριβή, πλήρη και ευπρόσιτα αρχεία του προγράμματος διασφάλισης ποιότητας. Τα αρχεία αποτελούν ουσιώδη δεδομένα προκειμένου να παρέχεται στον αερομεταφορέα η δυνατότητα να αναλύσει και να προσδιορίσει τις βασικές αιτίες της μη συμμόρφωσης, έτσι ώστε να αναγνωρίζονται και αντιμετωπίζονται οι περιοχές μη συμμόρφωσης.

4.10.2 Τα ακόλουθα αρχεία θα πρέπει να διατηρούνται για χρονική περίοδο 5 ετών:

α. Προγράμματα ελέγχων,

β. Αναφορές επιθεωρήσεων και ελέγχων,

γ. Αποκρίσεις στα ευρήματα,

δ. Αναφορές διορθωτικών ενεργειών,

ε. Αναφορές παρακολούθησης θεμάτων και περάτωσης, και

στ. Αναφορές διοικητικής αξιολόγησης.

5 Ευθύνη διασφάλισης ποιότητας για τους υπεργολάβους

5.1 Υπεργολάβοι

5.1.1 Οι αερομεταφορείς μπορεί να αποφασίσουν να αναθέσουν με υπεργολαβία με εξωτερικούς φορείς ορισμένες δραστηριότητες για παροχή υπηρεσιών σχετικά με τομείς όπως:

α. Αντιπαγοποίηση/αποπαγοποίηση εδάφους,

β. Συντήρηση,

γ. Εξυπηρέτηση εδάφους,

δ. Υποστήριξη πτήσεων (περιλαμβανομένων των υπολογισμών επιδόσεων, σχεδιασμού πτήσεων, βάσης δεδομένων ναυτιλίας και επιμελητείας πτήσεων),

ε. Εκπαίδευση, και

στ. Προετοιμασία εγχειριδίων.

5.1.2 Η τελική ευθύνη για την ποιότητα των προϊόντων ή των υπηρεσιών ανήκει πάντοτε στον αερομεταφορέα. Θα πρέπει να υπάρχει γραπτή συμφωνία μεταξύ του αερομεταφορέα και του υπεργολάβου στην οποία να καθορίζονται σαφώς οι υπηρεσίες και η ποιότητα που θα παρέχονται. Οι δραστηριότητες του υπεργολάβου, που σχετίζονται με τη σύμβαση, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Διασφάλισης Ποιότητας του αερομεταφορέα.

5.1.3 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος διαθέτει την απαραίτητη εξουσιοδότηση/έγκριση, όταν απαιτείται, και ελέγχει τους πόρους και την ικανότητα να αναλάβει το έργο. Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας ζητήσει από τον υπεργολάβο να αναλάβει δραστηριότητα η οποία υπερβαίνει την εξουσιοδότηση/έγκριση του υπεργολάβου, ο αερομεταφορέας έχει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι το σύστημα διασφάλισης ποιότητας του υπεργολάβου λαμβάνει υπόψη αυτές τις πρόσθετες απαιτήσεις.

6 Εκπαίδευση στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου

6.1 Γενικά

6.1.1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εφαρμόζει αποτελεσματική, καλά σχεδιασμένη και με την απαραίτητη υποστήριξη εκπαίδευση, που σχετίζεται με την ποιότητα, για όλο το προσωπικό.

6.1.2 Εκείνοι που είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου θα πρέπει να τύχουν εκπαίδευσης που καλύπτει:

α. Εισαγωγή στην έννοια του συστήματος ποιοτικού ελέγχου,

β. Διαχείριση ποιότητας,

γ. Την έννοια διασφάλισης της ποιότητας,

δ. Εγχειρίδια ποιοτικού ελέγχου,

ε. Τεχνικές ελέγχων,

στ. Αναφορές και καταγραφή, και

ζ. Τον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσει το σύστημα ποιοτικού ελέγχου εντός της εταιρείας.

6.1.3 Θα πρέπει να παρέχεται χρόνος για εκπαίδευση κάθε ατόμου που συμμετέχει στη διαχείριση ποιότητας καθώς και για την ενημέρωση των υπολοίπων υπαλλήλων. Η κατανομή του χρόνου και των πόρων θα πρέπει να διέπεται από το μέγεθος και το πολύπλοκο της εν λόγω λειτουργίας.

6.2 Πηγές εκπαίδευσης

6.2.1 Κύκλοι μαθημάτων διαχείρισης ποιότητας παρέχονται από διαφόρους εθνικούς ή διεθνείς οργανισμούς προτύπων, και ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξετάσει εάν θα προσφέρει τέτοιους κύκλους μαθημάτων σε εκείνους που πιθανόν θα εμπλέκονται στη διαχείριση του συστήματος ποιοτικού ελέγχου. Οι αερομεταφορείς που διαθέτουν επαρκές προσωπικό με τα απαιτούμενα προσόντα, θα πρέπει να εξετάσουν εάν θα διεξάγουν εσωτερική εκπαίδευση.

7 Οργανισμοί με 20 ή λιγότερους υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης

7.1 Εισαγωγή

Η απαίτηση καθιέρωσης και τεκμηρίωσης συστήματος ποιοτικού ελέγχου και της πρόσληψης διευθυντή ποιοτικού ελέγχου έχει εφαρμογή σε όλους τους αερομεταφορείς. Οι αναφορές σε μεγάλους και μικρούς αερομεταφορείς σε άλλα σημεία των απαιτήσεων σχετίζονται με τη χωρητικότητα του αεροσκάφους (δηλ. μεγαλύτερη ή μικρότερη από 10 θέσεις) και με τη μάζα (μεγαλύτερη ή μικρότερη από 3.175 kg μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM)). Αυτή η ορολογία δεν είναι σχετική όταν λαμβάνεται υπόψη η κλίμακα της επιχείρησης και το απαιτούμενο σύστημα ποιοτικού ελέγχου. Στο πλαίσιο των συστημάτων ποιοτικού ελέγχου, επομένως, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τον αριθμό των υπάλληλων πλήρους απασχόλησης.

7.2 Κλίμακα της επιχείρησης

7.2.1 Οι αερομεταφορείς που απασχολούν 5 ή λιγότερους υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης θεωρούνται ως "πολύ μικροί", ενώ όσοι απασχολούν μεταξύ 6 και 20 υπαλλήλους πλήρους απασχόλησης θεωρούνται ως "μικροί" αερομεταφορείς, όσον αφορά στα συστήματα ποιοτικού ελέγχου. "Πλήρους απασχόλησης" σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει απασχόληση για όχι λιγότερες από 35 ώρες εβδομαδιαίως, μη περιλαμβανομένων των περιόδων αδείας.

7.2.2 Τα πολύπλοκα συστήματα ποιοτικού ελέγχου θα ήταν ακατάλληλα για μικρούς ή πολύ μικρούς αερομεταφορείς, ενώ η γραμματειακή προσπάθεια για τη σύνταξη εγχειριδίων και διαδικασιών για ένα τέτοιο σύστημα, ενδεχομένως να εξαντλούσε τους πόρους τους. Είναι συνεπώς αποδεκτό ότι τέτοιοι αερομεταφορείς θα πρέπει να φτιάχνουν τα συστήματα ποιοτικού ελέγχου ώστε να ταιριάζουν στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα της επιχείρησής τους και να κατανέμουν τους πόρους ανάλογα.

7.3 Συστήματα ποιοτικού ελέγχου για μικρούς/πολύ μικρούς αερομεταφορείς

7.3.1 Για τον "πολύ μικρό" αερομεταφορέα ενδέχεται να είναι πρέπον να αναπτύξει πρόγραμμα διασφάλισης ποιότητας που χρησιμοποιεί κατάλογο ελέγχου ενεργειών. Ο κατάλογος ελέγχου ενεργειών θα πρέπει να υποστηρίζεται από πρόγραμμα που απαιτεί ολοκλήρωση όλων των αναγραφόμενων στοιχείων εντός καθορισμένου χρονοδιαγράμματος, μαζί με μια δήλωση με την οποία αναγνωρίζεται η ολοκλήρωση περιοδικής επισκόπησης από την κορυφή της διοίκησης. Περιστασιακά, θα πρέπει να διενεργείται ανεξάρτητη επισκόπηση του περιεχομένου του καταλόγου ελέγχου ενεργειών και των επιτεύξεων του συστήματος διασφάλισης ποιότητας.

7.3.2 Ο "μικρός" αερομεταφορέας ενδεχομένως να αποφασίσει τη χρήση εσωτερικού ή εξωτερικού συστήματος ή ένα συνδυασμό των δύο. Σε αυτές τις περιπτώσεις, θα ήταν αποδεκτό εξωτερικοί ειδικοί ή/και ειδικευμένοι οργανισμοί να χειριστού το σύστημα ποιοτικού ελέγχου επ' ονόματι του Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου.

7.3.3 Εφόσον η ανεξάρτητη λειτουργία παρακολούθησης της ποιότητας διεξάγεται από οργανισμό διαφορετικό από εκείνον που εκτελεί τις πτητικές λειτουργίες, είναι απαραίτητο το πρόγραμμα των ελέγχων να περιλαμβάνεται στη σχετική τεκμηρίωση.

7.3.4 Οποιεσδήποτε διευθετήσεις και αν γίνονται, ο αερομεταφορέας διατηρεί την τελική ευθύνη για τις δραστηριότητες ποιοτικού ελέγχου και τις διορθωτικές ενέργειες.

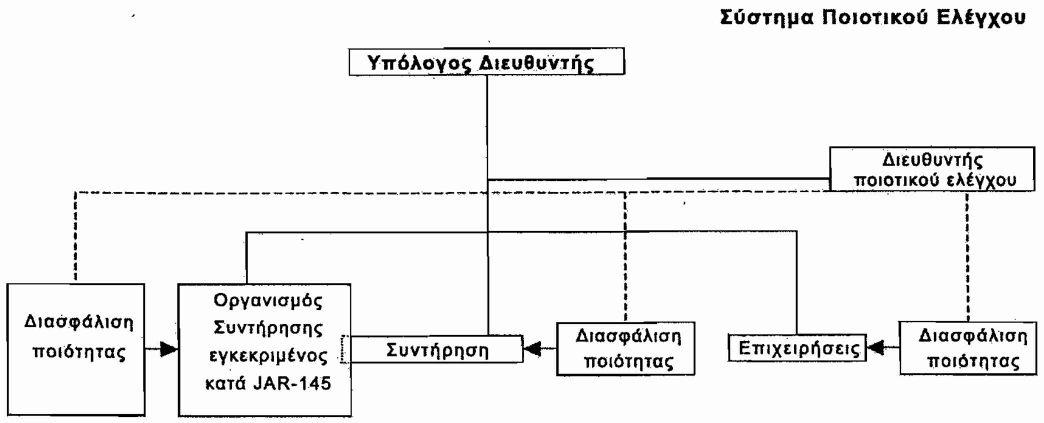
IEM OPS 3.035

Σύστημα ποιοτικού ελέγχου – Παραδείγματα οργάνωσης

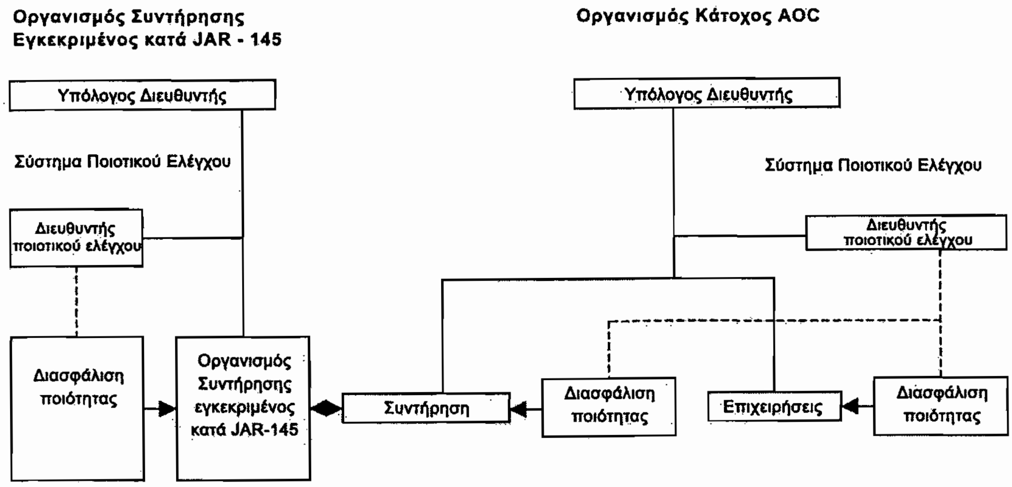
Βλέπε JAR–OPS 3.035

Τα ακόλουθα διαγράμματα παριστάνουν δύο τυπικά παραδείγματα των οργανισμών ελέγχου ποιότητας.

1. Σύστημα ποιοτικού ελέγχου εντός του οργανισμού του κατόχου AOC όταν ο κάτοχος AOC κατέχει και έγκριση κατά JAR–145.



2. Συστήματα ποιοτικού ελέγχου που είναι σχετικά με τον οργανισμό κατόχου AOC, όπου η συντήρηση των αεροσκαφών έχει ανατεθεί με σύμβαση σε οργανισμό πιστοποιημένο κατά JAR-145, ο οποίος <u>δεν</u> είναι ενσωματωμένος με τον κάτοχο του AOC:



Σημείωση: Το σύστημα ποιοτικού ελέγχου και το πρόγραμμα ελέγχων ποιότητας του κατόχου AOC θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η συντήρηση που διεξάγεται από τον πιστοποιημένο κατά JAR-145 οργανισμό είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από τον κάτοχο AOC.

IEM OPS 3.037
Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων
Βλέπε JAR-OPS 3.037

1 Καθοδηγητική ύλη για τη σύσταση προγράμματος ασφάλειας βρίσκεται στα:

α. ICAO Doc 9422 (Εγχειρίδιο Πρόληψης Ατυχημάτων), και

β. ICAO Doc 9376 (Προετοιμασία Επιχειρησιακού Εγχειριδίου).

2 Όταν διατίθεται, μπορεί να γίνεται ανάλυση των πληροφοριών του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.160(g).)

ACJ OPS 3.037(α)(2)
Σύστημα αναφοράς περιστατικών
Βλέπε JAR-OPS 3.037(α)(2)

1. Ο γενικός αντικειμενικός στόχος του συστήματος που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.037(α)(2) είναι να χρησιμοποιήσει αναφερθείσες πληροφορίες για να βελτιώσει το επίπεδο ασφαλείας πτήσεων και όχι να αποδίδει ευθύνες.

2. Οι αναλυτικοί στόχοι του συστήματος είναι:

α. Να επιτρέπει τον προσδιορισμό των επιπτώσεων ασφαλείας για κάθε σχετικό συμβάν ή ατύχημα που ενδέχεται να συμβεί, περιλαμβάνοντας προγενέστερα παρόμοια συμβάντα, έτσι ώστε να μπορεί να ενεργοποιηθεί κάθε απαραίτητη ενέργεια, και

β. Να εξασφαλίσει ότι η γνώση των σχετικών συμβάντων και ατυχημάτων διαδίδεται, έτσι ώστε άλλα πρόσωπα και οργανισμοί να μπορούν να μάθουν από αυτά.

3. Το σύστημα είναι βασικό τμήμα της όλης λειτουργίας παρακολούθησης. Είναι συμπληρωματικό των καθημερινών διαδικασιών και των συστημάτων "ελέγχου" και δεν σκοπεύει στο διπλασιασμό ή την υπερκάλυψη οποιουδήποτε εξ αυτών. Το σύστημα είναι ένα εργαλείο για να αναγνωρισθούν εκείνα τα περιστατικά όπου η διαδικασίες ρουτίνας έχουν αποτύχει. (Περιστατικά που πρέπει να αναφέρονται και ευθύνες για την υποβολή αναφορών περιγράφονται στο JAR-OPS 3.420.)

4. Τα περιστατικά θα πρέπει να παραμένουν στη βάση δεδομένων όταν κρίνονται άξια αναφοράς από το πρόσωπο που υπέβαλε την αναφορά καθώς η σημασία τέτοιων αναφορών μπορεί να φανεί μόνο στο μέλλον.

IEM OPS 3.065

Μεταφορά πολεμικών όπλων και πολεμοφοδίων

Βλέπε JAR-OPS 3.065

1 Δεν υφίσταται διεθνώς αποδεκτός ορισμός για τα πολεμικά όπλα και τα πολεμοφόδια. Μερικά Κράτη μπορεί να τους έχουν καθορίσει για τους δικούς τους σκοπούς ή για εθνική ανάγκη.

2 Θα πρέπει να είναι στην ευθύνη του αερομεταφορέα να ελέγξει, με τα εμπλεκόμενα Κράτη, εάν ένα συγκεκριμένο όπλο ή πυρομαχικά θεωρούνται ή όχι ως πολεμικό όπλο ή πολεμοφόδια. Σε αυτό το πλαίσιο, τα Κράτη τα οποία μπορεί να εμπλέκονται με τη χορήγηση εγκρίσεων για την μεταφορά πολεμικών όπλων ή πολεμοφοδίων είναι εκείνα της προέλευσης, διέλευσης, υπέρπτησης και προορισμού της αποστολής καθώς και το Κράτος του αερομεταφορέα.

3 Όταν τα πολεμικά όπλα ή πολεμοφόδια είναι και επικίνδυνα υλικά εξ ορισμού (π.χ. τορπίλες, βόμβες κ.λπ.), θα ισχύει επίσης το Τμήμα ΙΗ.

IEM OPS 3.070

Μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς

Βλέπε JAR-OPS 3.070

1 Δεν υφίσταται διεθνώς αποδεκτός ορισμός για τα όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς. Γενικά μπορεί να είναι οποιοδήποτε όπλο το οποίο δεν είναι πολεμικό όπλο ή πολεμοφόδια (Βλέπε IEM OPS 3.065). Τα όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς περιλαμβάνουν κυνηγετικά μαχαίρια, τόξα και άλλα παρεμφερή είδη. Ένα αρχαίο όπλο, το οποίο κάποτε ίσως να υπήρξε πολεμικό όπλο ή πολεμοφόδιο, όπως το μουσκέτο, μπορεί πλέον να θεωρείται ως όπλο που χρησιμοποιείται για αθλητικούς σκοπούς.

2 Πυροβόλο είναι οποιοδήποτε όπλο, τουφέκι, ή πιστόλι το οποίο πυροδοτεί ένα βλήμα.

3 Εν τη απουσία συγκεκριμένου ορισμού, για τους σκοπούς του JAR-OPS και προκειμένου να παρασχεθεί κάποια καθοδήγηση στους αερομεταφορείς, τα ακόλουθα πυροβόλα όπλα θεωρούνται γενικώς ως όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς:

α. Όσα είναι σχεδιασμένα για το κυνήγι θηραμάτων, πουλιών και άλλων ζώων,

β. Όσα χρησιμοποιούνται για σκοποβολή σε σταθερό στόχο, σκοποβολή σε πήλινο κινούμενο στόχο και για διαγωνισμό σκοποβολής, με την προϋπόθεση ότι τα όπλα δεν είναι της ίδιας έκδοσης με αυτά που παρέχονται στις ένοπλες δυνάμεις,

γ. Αεροβόλα, όπλα που βάλλουν βέλη, πιστόλια εκκίνησης, κλπ.

4 Το πυροβόλο όπλο, το οποίο δεν είναι πολεμικό όπλο ή πολεμοφόδιο, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται, για σκοπούς μεταφοράς επί ελικοπτέρου, ως όπλα που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς.

5 Ενδεχομένως να χρειαστεί να εξεταστούν άλλες διαδικασίες, για τη μεταφορά όπλων που χρησιμοποιούνται για αθλητικούς σκοπούς, εάν το ελικόπτερο δεν έχει ιδιαίτερο διαμέρισμα στο οποίο μπορούν να αποθηκευτούν τα όπλα. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το χαρακτήρα της πτήσης, την προέλευση και τον προορισμό της, και την πιθανότητα έκνομης παρέμβασης. Στο βαθμό που είναι πιθανόν, τα όπλα θα πρέπει να αποθηκεύονται έτσι ώστε οι επιβάτες να μην έχουν άμεση πρόσβαση σε αυτά (π.χ. σε κλειδωμένα κιβώτια, σε ελεγμένες αποσκευές οι οποίες αποθηκεύονται κάτω από άλλες αποσκευές ή κάτω από σταθερό δίχτυ). Ο κυβερνήτης θα πρέπει να ενημερώνεται σχετικά, εάν ισχύουν διαδικασίες διαφορετικές από αυτές που προβλέπονται στο JAR-OPS 3.070(β)(1).

ACJ OPS 3.125

Έγγραφα που πρέπει να φέρονται

Βλέπε JAR-OPS 3.125

Στην περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.125, επιτρέπεται στην πτητική λειτουργία να συνεχίσει μέχρις ότου φτάσει στη βάση ή σε τόπο όπου μπορεί να παρασχεθεί αντίγραφο του εγγράφου.

IEM OPS 3.160(α)

Διατήρηση καταχωρήσεων

Βλέπε JAR-OPS 3.060(α)

Η φράση "στο βαθμό που είναι πιθανόν" σημαίνει ότι είτε:

1 Μπορεί να συντρέχουν τεχνικοί λόγοι που καθιστούν αδύνατη τη διατήρηση όλων των στοιχείων, είτε

2 Το ελικόπτερο μπορεί να έχει αποσταλεί με εξοπλισμό καταγραφής εκτός ενεργείας σύμφωνα με τα επιτρεπόμενα από τα JAR-OPS 3.700(στ), 3.705(στ), 3.715(η) ή 3.720(η).

AMC/IEM Γ – ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

ACJ OPS 3.175(θ)
Ορισμένοι Διευθυντές – Ικανότητα
Βλέπε JAR-OPS 1.175(θ)

1. *Γενικά.*

1.1 Ο υποψήφιος για ορισμένος διευθυντής θα πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει πείρα, και να έχει την ικανότητα να εκτελεί αποτελεσματικά τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση και με το μέγεθος της επιχείρησης, και

1.2 Οι Ορισμένοι Διευθυντές θα πρέπει να διαθέτουν:

1.2.1 Πρακτική πείρα και εμπειρογνωμοσύνη στην εφαρμογή των προτύπων αεροπορικής ασφάλειας και των διαδικασιών ασφαλούς λειτουργίας,

1.2.2 Ευρεία γνώση:

α. Των JAR-OPS και οποιωνδήποτε σχετικών απαιτήσεων και διαδικασιών,

β. Των προδιαγραφών επιχειρήσεων του κατόχου AOC,

γ. Της ανάγκης για, και το περιεχόμενο των, σχετικών τμημάτων του Εγχειριδίου Πτητικής εκμετάλλευσης του κατόχου AOC,

1.2.3 Εξοικείωση με τα συστήματα ποιοτικού ελέγχου,

1.2.4 Απαραίτητη διοικητική πείρα

2. *Πτητικές λειτουργίες.* Ο ορισμένος διευθυντής ή ο αναπληρωτής του, θα πρέπει να κατέχει, ή να κατείχε, Πτυχίο Πληρώματος Διακυβέρνησης κατάλληλο για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται σύμφωνα με το AOC και σύμφωνα με τα ακόλουθα:

2.1 Εφόσον το AOC περιλαμβάνει ελικόπτερα πιστοποιημένα για ελάχιστο πλήρωμα 2 χειριστών – Πτυχίο χειριστή εναερίων γραμμών που εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από Κράτος Μέλος του JAA.

2.2 Εφόσον το AOC περιορίζεται σε ελικόπτερα πιστοποιημένα για ελάχιστο πλήρωμα ενός χειριστή – Πτυχίο Επαγγελματία Χειριστή, που εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από Κράτος Μέλος του JAA.

3. Για μεγαλύτερες εταιρείες ή εταιρείες με πολύπλοκη δομή, οι ορισμένοι διευθυντές πρέπει να αναμένεται ότι θα αποδείξουν στην Αρχή ότι διαθέτουν τις κατάλληλες απαιτήσεις πείρας και αδειοδότησης οι οποίες καταγράφονται στις παραγράφους 4 έως 6 κατωτέρω.

4. *Σύστημα Συντήρησης.* Ο ορισμένος διευθυντής πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα:

4.1 Σχετικό πτυχίο μηχανολογίας, ή να είναι τεχνικός συντήρησης αεροσκαφών με πρόσθετη εκπαίδευση αποδεκτή από την Αρχή. "Σχετικό πτυχίο μηχανολογίας" σημαίνει πτυχίο μηχανολογίας από αεροναυτικές, μηχανολογικές, ηλεκτρολογικές, ηλεκτρονικές, αεροπορικές ηλεκτρονικές ή άλλες σπουδές σχετικές με τη συντήρηση αεροσκάφους/παρελκομένων αεροσκάφους.

4.2 Ενδελεχή εξοικείωση με το Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης του οργανισμού.

4.3 Γνώση του σχετικού τύπου(ων) ελικοπτέρου.

4.4 Γνώση των μεθόδων συντήρησης.

5. *Εκπαίδευση πληρώματος.* Ο ορισμένος διευθυντής ή ο αντικαταστάτης του θα πρέπει να είναι Εκπαιδευτής Ειδικότητας Τύπου σε ένα τύπο που χρησιμοποιείται σύμφωνα με το AOC.

5.1 Ο ορισμένος διευθυντής θα πρέπει να έχει ενδελεχή γνώση της προσέγγισης του κατόχου AOC σχετικά με την εκπαίδευση του πληρώματος διακυβέρνησης και, κατά περίπτωση, του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

6. *Λειτουργίες εδάφους.* Ο ορισμένος διευθυντής θα πρέπει να διαθέτει ενδελεχή γνώση της προσέγγισης του κατόχου AOC σχετικά με τις λειτουργίες εδάφους.

ACJ OPS 1.175(ι)
Συνδυασμός αρμοδιοτήτων των ορισμένων διευθυντών
Βλέπε JAR-OPS 1.175(ι)

1. Η δυνατότητα αποδοχής πλήρωσης πολλαπλών θέσεων από ένα πρόσωπο, ενδεχομένως σε συνδυασμό και με την ιδιότητα του Υπόλογου Διευθυντή, θα εξαρτάται από τη φύση και την κλίμακα της επιχείρησης.

Οι δύο κύριες περιοχές ενδιαφέροντος είναι η επάρκεια και η ικανότητα ενός ατόμου να ανταποκριθεί στις αρμοδιότητές του.

2. Σχετικά με την ικανότητα σε διαφορετικούς τομείς αρμοδιότητας, δεν θα πρέπει να υπάρχει οποιαδήποτε διαφορά από τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε πρόσωπα που κατέχουν μόνο μια θέση.

3. Η ικανότητα ενός ατόμου να ανταποκριθεί στις αρμοδιότητές του θα εξαρτηθεί κυρίως από την κλίμακα της επιχείρησης. Εντούτοις, η πολυπλοκότητα του οργανισμού ή της επιχείρησης μπορεί να εμποδίσει ή να περιορίσει συνδυασμούς θέσεων οι οποίες θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτές υπό άλλες συνθήκες.

4. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τις αρμοδιότητες ενός ορισμένου διευθυντή θα τις έχει ένα μόνο άτομο. Στον τομέα των λειτουργιών εδάφους, εντούτοις, ίσως είναι αποδεκτό οι αρμοδιότητες αυτές να μοιραστούν, με την προϋπόθεση ότι οι αρμοδιότητες κάθε ενδιαφερόμενου ατόμου είναι σαφώς καθορισμένες.

5. Ο σκοπός του JAR-OPS 3.175 δεν είναι ούτε να καθορίσει οποιασδήποτε συγκεκριμένης οργανωτικής ιεραρχίας στον οργανισμό του αερομεταφορέα σε όλες τις χώρες του JAA, ούτε να εμποδίσει μια Αρχή από την απαίτηση συγκεκριμένης ιεραρχίας πριν αυτή ικανοποιηθεί σχετικά με την καταλληλότητα της διοικητικής οργάνωσης.

ACJ OPS 3.175(ι) και (ια)

Πρόσληψη προσωπικού

Βλέπε JAR-OPS 3.175(ι) και (ια)

Στο πλαίσιο των JAR-OPS 3.175(ι) και (ια), η έκφραση "προσωπικό πλήρους απασχόλησης" αναφέρεται σε μέλη του προσωπικού που προσλαμβάνονται για όχι λιγότερο από (μέσο όρο) 35 ώρες εβδομαδιαίως, εξαιρουμένων των περιόδων διακοπών. Για το σκοπό καθορισμού της κλίμακας της επιχείρησης, το διοικητικό προσωπικό, που δεν εμπλέκεται άμεσα στις πτητικές λειτουργίες ή τη συντήρηση, θα πρέπει να εξαιρείται.

IEM OPS 3.175

Η διοικητική οργάνωση κατόχου AOC

Βλέπε JAR-OPS 3.175(ζ) – (ιε)

1 Λειτουργία και σκοπός

1.1 Η ασφαλής διεξαγωγή αεροπορικών επιχειρήσεων επιτυγχάνεται από τον αερομεταφορέα και την Αρχή που εργάζονται αρμονικά προς ένα κοινό σκοπό. Οι λειτουργίες των δύο φορέων είναι διαφορετικές, καλά καθορισμένες, αλλά συμπληρωματικές. Στην ουσία, ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τα τιθέμενα πρότυπα μέσω της καθιέρωσης μιας ορθής και επαρκούς διοικητικής δομής. Η Αρχή που εργάζεται εντός του πλαισίου νομοθετημάτων, θέτει και παρακολουθεί τα πρότυπα που αναμένει από τον αερομεταφορέα.

2 Ευθύνες της Διοίκησης

2.1 Οι ευθύνες της διοίκησης που σχετίζονται με το JAR-OPS Μέρος 3 θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πέντε λειτουργίες:

α. Καθορισμό της πολιτικής ασφαλείας πτήσεων του αερομεταφορέα,

β. Κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων καθώς και έκδοση οδηγιών προς τα άτομα, επαρκών για την εφαρμογή της πολιτικής της εταιρείας και της διατήρησης των προτύπων ασφαλείας,

γ. Παρακολούθηση των προτύπων ασφαλείας πτήσεων,

δ. Καταγραφή και ανάλυση οποιωνδήποτε αποκλίσεων από τα πρότυπα της εταιρείας και εξασφάλιση διορθωτικής ενέργειας,

ε. Αξιολόγηση του αρχείου ασφαλείας της εταιρείας προκειμένου να αποφευχθεί η ανάπτυξη ανεπιθύμητων τάσεων.

IEM OPS 3.175(γ)(2)

Κύριος τόπος δραστηριοτήτων

Βλέπε JAR-OPS 3.175(γ)(2)

1 Το JAR-OPS 3.175(γ)(2) απαιτεί από τον αερομεταφορέα να έχει τον τόπο της κύριας δραστηριότητάς του στο Κράτος που είναι αρμόδιο για την έκδοση του AOC.

2 Προκειμένου να εξασφαλισθεί η πρέπουσα δικαιοδοσία από το Κράτος επί του αερομεταφορέα, ο όρος "κύριος τόπος δραστηριοτήτων" ερμηνεύεται ως το Κράτος στο οποίο βρίσκονται οι διοικητικές υπηρεσίες και η διοίκηση επιχειρήσεων και συντήρησης του αερομεταφορέα.

IEM OPS 3.185(β)
Λεπτομέρειες του Εγχειριδίου διαχείρισης συντήρησης
Βλέπε JAR-OPS 3.185(β)

1 Στο Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης του οργανισμού του αερομεταφορέα θα πρέπει να αντανακλά τις λεπτομέρειες οποιωνδήποτε υπεργολαβιών.

2 Αλλαγή τύπου αεροπλάνου ή του εγκεκριμένου κατά JAR-145 οργανισμού συντήρησης, ενδεχομένως να απαιτεί την υποβολή αποδεκτής τροποποίησης στο Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης.

AMC/IEM Δ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

ACJ OPS 3.195
Επιχειρησιακός έλεγχος
Βλέπε JAR-OPS 3.195

1 Ο "επιχειρησιακός έλεγχος" σημαίνει την άσκηση από τον αερομεταφορέα, χάριν της ασφάλειας, της αρμοδιότητας για την έναρξη, συνέχιση, τερματισμό ή εκτροπή μιας πτήσης. Αυτό δεν συνεπάγεται απαίτηση για επιμελητές πτήσεων που είναι κάτοχοι πτυχίου ή για πλήρες σύστημα παρακολούθησης πτήσεων.

2 Η οργάνωση και οι μέθοδοι που έχουν καθιερωθεί για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον την περιγραφή των αρμοδιοτήτων που αφορούν την έναρξη, συνέχιση, τερματισμό ή εκτροπή κάθε πτήσης.

AMC OPS 3.210(α)
Καθιέρωση διαδικασιών
Βλέπε JAR-OPS 3.210(α)

Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να προσδιορίσει τα περιεχόμενα των ενημερώσεων ασφαλείας για όλα τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την έναρξη μιας πτήσης ή σειράς πτήσεων.

IEM OPS 3.210(β)
Καθιέρωση διαδικασιών
Βλέπε JAR-OPS 3.210

Όταν ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες και σύστημα καταλόγου ελέγχου ενεργειών για χρήση από τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών σχετικά με το θάλαμο επιβατών του ελικοπτέρου, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα αντικείμενα:

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ	ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ	ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ
1. Ενημέρωση του πληρώματος θαλάμου επιβατών από τον προϊστάμενο του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την έναρξη της πτήσης ή σειράς πτήσεων.	X			
2. Έλεγχος του εξοπλισμού ασφαλείας σύμφωνα με τις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα.	X			
3. Έλεγχοι ασφαλείας όπως απαιτούνται από το Μέρους ΙΘ (JAR-OPS 3.1250).	X			X
4. Επίβλεψη της επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών (JAR-OPS 3.075, JAR-OPS 3.105, JAR-OPS 3..270, JAR-OPS 3.280, JAR-OPS 3.305).	X			X
5. Ασφάλιση του θαλάμου επιβατών (π.χ. ζώνες ασφαλείας, φορτίο/αποσκευές θαλάμου επιβατών κλπ. (JAR-OPS 3.280, JAR-OPS 3.285, JAR-OPS 3.310)	X		X	
6. Ασφάλιση των χώρων ενδιαίτησης και αποθήκευση του εξοπλισμού (JAR-OPS 3.325).	X		X	
7. Παραμένει σκοπίμως κενό				
8. Παραμένει σκοπίμως κενό				
9. Αναφορά "ασφαλούς θαλάμου" προς το πλήρωμα διακυβέρνησης.	X		X	
10. Λειτουργία φωτισμού θαλάμου επιβατών.	X	Εάν απαιτείται	X	
11. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών στη θέση του για απογείωση και προσγείωση. (JAR-OPS 3.210(γ)/	X		X	X

IEM OPS 3.210(γ), JAR-OPS 3.310).				
12. Επιτήρηση θαλάμου επιβατών.	X	X	X	X
13. Πρόληψη και ανίχνευση φωτιάς στο θάλαμο επιβατών, χώρους ενδιαίτησης και τουαλέτες καθώς και οδηγίες για τις δέουσες ενέργειες.	X	X	X	X
14. Δέουσες ενέργειες σε περίπτωση αντιμετώπισης αναταράξεων (Βλέπε επίσης JAR-OPS 3.320 και JAR-OPS 3.325).	X	X		
15. Παραμένει σκοπίμως κενό	X			
16. Αναφορά οποιουδήποτε ελαττώματος ή/και βλάβης εξοπλισμού	X	X	X	X

ACJ OPS 3.210(δ)

Ο σκοπός αυτής της παραγράφου είναι να εξασφαλισθεί, ότι ο χειριστής παραμένει στα χειριστήρια ελέγχου όταν τα στροφεία περιστρέφονται με ισχύ ενώ δεν θα εμποδίζεται να εκτελούνται στροφές επί του εδάφους από εξουσιοδοτημένο προσωπικό διαφορετικό από χειριστές. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει, ότι η πιστοποίηση προσωπικού, διαφορετικού από χειριστές, που είναι εξουσιοδοτημένο να εκτελεί στροφές επί του εδάφους περιγράφεται στο ανάλογο εγχειρίδιο.

AMC No 1 στο OPS 3.220
Εξουσιοδότηση ελικοδρομίων από τον αερομεταφορέα

Βλέπε JAR-OPS 3.220

1 Ο αερομεταφορέας, όταν καθορίζει πεδία για χρήση ως ελικοδρόμια (περιλαμβανομένων των σπανίων ή προσωρινών ελικοδρομίων) για τον σχετικό τύπο ελικοπτέρου(ων) και πτητικής λειτουργίας(ών), πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

2 Κατάλληλο πεδίο είναι εκείνο το πεδίο το οποίο ο αερομεταφορέας θεωρεί ως ικανοποιητικό, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές απαιτήσεις επιδόσεων και τα χαρακτηριστικά αυτού (καθοδήγηση σχετικά με τα πρότυπα και τα κριτήρια περιέχεται στο Παράρτημα 14 Τόμος 2 του ICAO και στο "Εγχειρίδιο Ελικοδρομίων" του ICAO (Doc 9261-AN/903)).

3 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει θεσπίσει μια διαδικασία για την επιθεώρηση των πεδίων από ικανό πρόσωπο. Αυτή η διαδικασία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις πιθανές αλλαγές στα χαρακτηριστικά του πεδίου οι οποίες μπορεί να έχουν γίνει αφότου επιθεωρήθηκε τελευταία.

4 Πεδία τα οποία έχουν επιθεωρηθεί εκ των προτέρων θα πρέπει να εξουσιοδοτούνται ειδικά στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει διαγράμματα ή/και φωτογραφίες εδάφους ή αεροφωτογραφίες, καθώς και απεικόνιση (εικονογραφημένη) και περιγραφή:

α. Των γενικών διαστάσεων του πεδίου,

β. Της θέσης και του ύψους των σχετικών εμποδίων στις κατατομές προσέγγισης και απογείωσης, καθώς και της περιοχής ελιγμών,

γ. Των ιχνών πτήσης προσέγγισης και απογείωσης,

δ. Των συνθηκών επιφανείας (παρασυρόμενη σκόνη/χιόνι/άμμος),

ε. Των εξουσιοδοτημένων τύπων ελικοπτέρων με αναφορά στις απαιτήσεις επιδόσεων,

στ. Την πρόβλεψη ελέγχου των τρίτων μερών στο έδαφος (εάν έχει εφαρμογή),

ζ. Τη διαδικασία ενεργοποίησης του πεδίου από τον ιδιοκτήτη ή την ελέγχουσα αρχή,

η. Άλλων χρήσιμων πληροφοριών, για παράδειγμα του αρμόδιου φορέα ATS και της συχνότητας,

θ. Του φωτισμού (εάν έχει εφαρμογή),

5 Σχετικά με πεδία τα οποία δεν έχουν επιθεωρηθεί εκ των προτέρων, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει θεσπίσει μια διαδικασία η οποία δίνει τη δυνατότητα στο χειριστή να κρίνει, απ' αέρος, επί της καταλληλότητας ενός πεδίου. Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αντικείμενα (α) έως (στ) που συμπεριλαμβάνονται στο 4 ανωτέρω.

6 Δεν θα πρέπει να επιτρέπονται πτητικές λειτουργίες, προς πεδία που δεν έχουν επιθεωρηθεί εκ των προτέρων, κατά τη νύχτα (εκτός εάν είναι σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο 3.005(δ) – (γ)(2)(i)(Γ).

AMC No 2 στο OPS 3.220
Εξουσιοδότηση ελικοδρομίων από τον αερομεταφορέα – Ελικοδρόμια εξέδρας
Βλέπε JAR-OPS 3.220
Βλέπε JAR-OPS 3.1045

1 Το περιεχόμενο του Μέρους Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζεται με την ειδική εξουσιοδότηση ελικοδρομίων εξέδρας θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο την καταγραφή των περιορισμών ελικοδρομίου σε ένα Κατάλογο Περιορισμών Ελικοδρομίου (HLL) όσο και μια εικονογραφημένη παρουσίαση (περίγραμμα) κάθε ελικοδρομίου εξέδρας που δείχνει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες μόνιμης φύσεως. Το HLL θα δείχνει, και θα τροποποιείται ως απαιτείται για να υποδεικνύει, την πλέον πρόσφατη κατάσταση κάθε ελικοδρομίου εξέδρας σχετικά με την μη συμμόρφωση με το Παράρτημα 14 Τόμος 2 του ICAO, περιορισμούς, προειδοποιήσεις ή άλλα σχόλια επιχειρησιακής σπουδαιότητας. Ένα παράδειγμα τυπικού περιγράμματος δίνεται στο Σχήμα 1.

2 Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η ασφάλεια των πτήσεων δεν διακινδυνεύει, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να λαμβάνει σχετικές πληροφορίες και λεπτομέρειες για επεξεργασία του HLL, καθώς και της εικονογραφημένης παρουσίασης, από τον ιδιοκτήτη/διαχειριστή του ελικοδρομίου εξέδρας.

3 Όταν γίνεται καταγραφή των ελικοδρομίων εξέδρας, εφόσον υπάρχουν περισσότερες της μιας ονομασίες του ελικοδρομίου εξέδρας, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η πλέον κοινή ονομασία, και θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι άλλες ονομασίες. Μετά τη μετονομασία ενός ελικοδρομίου εξέδρας, η παλαιά ονομασία θα πρέπει να περιλαμβάνεται στον HLL για τους επόμενους 6 μήνες.

4 Όλη οι περιορισμοί ελικοδρομίων εξέδρας θα πρέπει να περιλαμβάνονται στον HLL. Θα πρέπει επίσης να καταγράφονται τα ελικοδρόμια εξέδρας χωρίς περιορισμούς. Για τις πολύπλοκες εγκαταστάσεις και συνδυασμούς εγκαταστάσεων (π.χ. συντοπισμός), ενδέχεται να απαιτείται ξεχωριστή καταγραφή στον HLL, συνοδευόμενη από διαγράμματα όπου απαιτείται.

5 Κάθε ελικοδρόμιο εξέδρας θα πρέπει να αξιολογείται (βάσει των περιορισμών, προειδοποιήσεων ή σχολίων) για να προσδιοριστεί η δυνατότητα αποδοχής του σε σχέση με τα ακόλουθα τα οποία, κατ' ελάχιστον, θα πρέπει να καλύπτουν τους παράγοντες που καταγράφονται παρακάτω:

α. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του ελικοδρομίου εξέδρας.

β. Η διατήρηση των επιφανειών που προστατεύονται από εμπόδια είναι η βασική προστασία όλων των πτήσεων.

Αυτές οι επιφάνειες είναι:

(i) Η ελάχιστη ελεύθερη εμποδίων επιφάνεια των 210° (OFS),

(ii) Η περιορισμένη επιφάνεια εμποδίων των 150° (LOS), και

(iii) Η ελάχιστη των 180° που πέφτει με βαθμίδα "5:1"σε σχέση με τα σημαντικά εμπόδια. Εάν αυτή παραβιάζεται ή εάν μια παρακείμενη εγκατάσταση ή πλοίο παραβιάζει τις επιφάνειες αποφυγής εμποδίων ή τα κριτήρια που σχετίζονται με ελικοδρόμιο εξέδρας, θα πρέπει να γίνεται εκτίμηση για να προσδιοριστεί οποιαδήποτε πιθανή αρνητική επίδραση η οποία μπορεί να οδηγήσει σε λειτουργικούς περιορισμούς.

γ. Διαγράμμιση και φωτισμός:

(i) Επαρκής περιμετρικός φωτισμός,

(ii) Επαρκής φωτισμός διάχυσης,

(iii) Φώτα κατάστασης (NB για πτητικές λειτουργίες νύχτας και ημέρας, π.χ. Συσκευή οπτικής σκόπευσης (Aldis lamp)),

(iv) Διαγράμματα βαφής και φωτισμός εμποδίων που υπερισχύουν,

(v) Διαγραμμίσεις ελικοδρομίου εξέδρας, και

(vi) Επίπεδα φωτισμού γενικής εγκατάστασης. Οποιαδήποτε περιορισμένη εξουσιοδότηση, από αυτήν την άποψη, θα πρέπει να έχει το σχόλιο "πτητικές λειτουργίες ημέρας μόνον" στον HLL.

δ. Επιφάνεια καταστρώματος:

(i) Τριβή επιφάνειας,

(ii) Δίχτυ ελικοδρομίου εξέδρας,

(iii) Σύστημα αποστράγγισης,

(iv) Δικτυωτό στο άκρο καταστρώματος,

(v) Σύστημα πρόσδεσης, και

(vi) Καθαρισμός όλων των καταλοίπων.

ε. Περιβάλλον:

(i) Ζημιά από ξένα αντικείμενα,

(ii) Φυσικές γεννήτριες αναταράξεων,

(iii) Έλεγχος πτηνών,

(iv) Υποβάθμιση της ποιότητας του αέρα λόγω εκπομπών καυσαερίων, διεξόδων θερμού αερίου ή διεξόδων κρύου αερίου, και

(v) Τα παρακείμενα ελικοδρόμια εξέδρας μπορεί να χρειαστεί να περιληφθούν σε εκτίμηση ποιότητας του αέρα.

στ. Διάσωση και πυρόσβεση:

(i) Πρωτεύοντες και συμπληρωματικοί τύποι μέσων, ποσότητες, χωρητικότητα και συστήματα, προσωπικός προστατευτικός εξοπλισμός και ρουχισμός, αναπνευστικές συσκευές, και

(ii) κυτίο συντριβής,

ζ. Επικοινωνίες και Ναυτιλία:

(i) Ασύρματος(οι) αεροναυτιλίας,

(ii) Χαρακτηριστικό κλήσης R/T, που να ταιριάζει με την ονομασία του ελικοδρομίου εξέδρας, και αναγνωριστικό πλευράς το οποίο θα πρέπει να είναι απλό και μοναδικό,

(iii) NDB ή ισοδύναμο (κατά περίπτωση),

(iv) Ημερολόγιο ασυρμάτου, και

(v) Φωτεινό σήμα (π.χ. Συσκευή οπτικής σκόπευσης (Aldis lamp))

η. Ευκολίες εφοδιασμού με καύσιμα:

(i) Σύμφωνα με την εθνική καθοδήγηση και κανονισμούς,

θ. Πρόσθετος επιχειρησιακός εξοπλισμός και εξοπλισμός εξυπηρέτησης:

(i) Ριπές ανέμου,

(ii) Καταγραφή ανέμου,

(iii) Καταγραφή της κίνησης του καταστρώματος και αναφορά, όπου έχει εφαρμογή,

(iv) Σύστημα ενημέρωσης επιβατών,

(v) Τροχοεμποδιστήρες,

(vi) Προσδέσεις, και

(vii) Ζυγαριές.

ι. Προσωπικό:

(i) Εκπαιδευμένο προσωπικό ελικοδρομίου εξέδρας (π.χ. Υπεύθυνος προσγείωσης ελικοπτέρου/Βοηθός καταστρώματος ελικοδρομίου και πυροσβέστες κ.λπ.).

ια. Άλλα:

(i) κατά περίπτωση.

6 Για ελικοδρόμια εξέδρας γύρω από τα οποία υπάρχουν ατελείς πληροφορίες, μπορεί να εκδοθεί "περιορισμένη" εξουσιοδότηση από τον αερομεταφορέα, πριν από την πρώτη επίσκεψη ελικοπτέρου, βασισμένη στις διαθέσιμες πληροφορίες. Κατά τη διάρκεια επόμενων πτητικών λειτουργιών και πριν χορηγηθεί πλήρης εξουσιοδότηση, θα πρέπει να συλλέγονται πληροφορίες και θα πρέπει να ισχύουν οι ακόλουθες διαδικασίες:

α. Εικονογραφημένη (στατική) παρουσίαση:

(i) Θα πρέπει να υπάρχουν κενά στο περίγραμμα (βλέπε σχήμα 1), για να συμπληρωθούν κατά τη διάρκεια προετοιμασίας της πτήσης επί τη βάσει των πληροφοριών που παρέχονται από τον ιδιοκτήτη/διαχειριστή του ελικοδρομίου εξέδρας και των παρατηρήσεων του πληρώματος διακυβέρνησης.

(ii) Όπου είναι δυνατόν, μπορεί να χρησιμοποιηθούν κατάλληλα σχολιασμένες φωτογραφίες μέχρις ότου ολοκληρωθούν το HLL και το περίγραμμα.

(iii) Μέχρις ότου ολοκληρωθούν το HLL και το περίγραμμα, μπορεί να ισχύουν οι επιχειρησιακοί περιορισμοί (π.χ. επιδόσεις, διαδρομή κ.λπ.).

(iv) Από τον αερομεταφορέα θα πρέπει να λαμβάνονται οποιεσδήποτε προηγούμενες αναφορές επιθεωρήσεων.

(v) Θα πρέπει να εκτελείται επιθεώρηση του ελικοδρομίου εξέδρας ώστε να επιβεβαιώνεται το περιεχόμενο των ολοκληρωμένων HLL και περιγράμματος, στη συνέχεια της οποίας το ελικοδρόμιο εξέδρας μπορεί να εξουσιοδοτηθεί πλήρως για πτητικές λειτουργίες.

β. Με αναφορά στα παραπάνω, ο HLL θα πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(i) Ημερομηνία και αριθμός αναθεώρησης του HLL,

(ii) Γενική καταγραφή των περιορισμών κίνησης του ελικοδρομίου εξέδρας,

(iii) Ονομασία του ελικοδρομίου εξέδρας,

(iv) Την τιμή "D" του ελικοδρομίου εξέδρας, και

(v) Περιορισμούς, προειδοποιήσεις και σχόλια.

γ. Το περίγραμμα θα πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα (βλέπε παράδειγμα παρακάτω):

(i) Ονομασία εγκατάστασης/πλοίου,

(ii) Χαρακτηριστικό κλήσης P/T,

(iii) Σήμανση αναγνώρισης ελικοδρομίου εξέδρας,

(iv) Σήμανση αναγνώρισης σε πλευρικό πλαίσιο,

(v) Υψόμετρο ελικοδρομίου εξέδρας,

(vi) Μέγιστο ύψος εγκατάστασης/πλοίου,

(vii) Την τιμή "D",

(viii) Τύπο της εγκατάστασης/πλοίου,

— Σταθερή επανδρωμένη

— Σταθερή μη επανδρωμένη

— Τύπος πλοίου (π.χ. σκάφος υποστήριξης καταδύσεων)

— Βυθιζόμενη

— Με υδραυλική υποστήριξη

(ix) Όνομα ιδιοκτήτη/διαχειριστή,

(x) Γεωγραφική θέση,

(xi) Συχνότητες και αναγνώριση Com/Nav,

(xii) Γενικό σχέδιο που εξετάζει κατά προτίμηση το ελικοδρόμιο εξέδρας με σχόλια που δείχνουν τη θέση μεγάλου γερανού, ιστών, γερανών, καμινάδας φλόγας, εξαγωγές στροβίλου και αερίων, πλευρικά πλαίσια αναγνώρισης, ριπές ανέμου κλπ.,

(xiii) Σχέδιο κάτοψης, προσανατολισμός του χάρτη από το γενικό σχέδιο, για να δείξει τα ανωτέρω. Η κάτοψη θα δείχνει επίσης τον προσανατολισμό της διχοτόμου των 210 μοιρών σε αληθείς μοίρες,

(xiv) Τύπος εφοδιασμού με καύσιμα:

— Πίεσης και βαρύτητας

— Μόνον πίεσης

— Μόνο βαρύτητας

— Ουδείς

(xv) Τύπος και φύση του εξοπλισμού πυρόσβεσης,

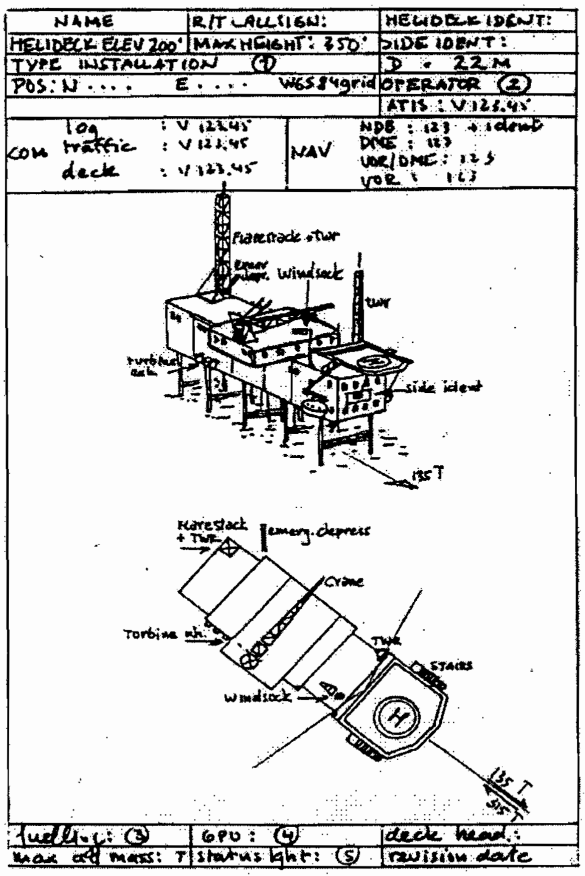
(xvi) Διαθεσιμότητα του APU,

(xvii) Διεύθυνση καταστρώματος,

(xviii) Μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα,

(xix) Φως κατάστασης (Ναι/όχι), και

(xx) Ημερομηνία αναθεώρησης της έκδοσης.



1. Σταθερό επανδρωμένο, σταθερό μη επανδρωμένο, μικρό πλοίο, μεγάλο πλοίο, ημι-βυθιζόμενο, με υδραυλική υποστήριξη
2. NAM, AMOCO κλπ.
3. Πίεση/βαρύτητα, πίεση, βαρύτητα, ουδέν
4. Ναι, όχι, 28V DC.
5. Ναι, όχι.

Σχήμα 1 – Περίγραμμα ελικοδρομίου εξέδρας

IEM OPS 3.240(α)(6)
Παράκτιες μετακινήσεις
Βλέπε JAR-OPS 3.240(α)(6)

1 Εισαγωγή

1.1 Ελικόπτερο που επιχειρεί πάνω από υδάτινη επιφάνεια με Επιδόσεις Τάξης 3, πρέπει να έχει προσαρμοσμένο συγκεκριμένο εξοπλισμό. Αυτός ο εξοπλισμός ποικίλει με την απόσταση από την ξηρά που αναμένεται να επιχειρήσει το ελικόπτερο. Ο σκοπός του παρόντος IEM είναι να συζητήσει αυτή την απόσταση, να εστιάσει στην προσαρμογή η οποία απαιτείται και να διευκρινίσει την ευθύνη του αερομεταφορέα, όταν αποφασίζει να διεξαχθούν πτητικές λειτουργίες παράκτιων μετακινήσεων.

1.2 Στην περίπτωση επιχειρήσεων βόρεια του 45Β ή νότια του 45Ν, η ευκολία παράκτιου διαδρόμου μπορεί ή δεν μπορεί να είναι διαθέσιμη σε συγκεκριμένη κατάσταση, καθώς σχετίζεται με τον Κρατικό ορισμό της περιοχής ανοικτής θάλασσας, όπως καθορίζεται στον ορισμό του εχθρικού περιβάλλοντος και το IEM 3.480(α)(12).

1.3 Όταν χρησιμοποιείται ο όρος Παράκτιες Μετακινήσεις, σημαίνει τη διεξαγωγή πτητικών λειτουργιών πάνω από υδάτινη επιφάνεια εντός του παράκτιου διαδρόμου με συνθήκες που υπάρχει λογική προσδοκία ότι: η πτήση μπορεί να διεξαχθεί ασφαλώς στις επικρατούσες συνθήκες, και μπορεί να επιτευχθεί ασφαλής

αναγκαστική προσγείωση και επιτυχής εκκένωση, μετά από βλάβη κινητήρα, και μπορεί να εξασφαλισθεί η επιβίωση του πληρώματος και των επιβατών μέχρις ότου πραγματοποιηθεί η διάσωση.

1.4 Παράκτιος διάδρομος είναι η μεταβλητή απόσταση από την ακτογραμμή έως τη μέγιστη απόσταση που αντιστοιχεί σε πτήση 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

2 Καθιέρωση του πλάτους του παράκτιου διαδρόμου.

2.1 Η απόσταση των Παράκτιων Μετακινήσεων από το έδαφος, καθορίζεται ως το όριο ενός διαδρόμου που εκτείνεται από την ξηρά, έως τη μέγιστη απόσταση των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης (περίπου 5-6 ν.μ.). Η ξηρά, σε αυτό το πλαίσιο, περιλαμβάνει συμπαγείς πάγους (βλέπε α. έως γ. κατωτέρω) και, όταν η παράκτια περιοχή περιλαμβάνει νησιά, τα περιβάλλονται ύδατα μπορεί να περιληφθούν στο διάδρομο και να προστίθεται στην ξηρά και μεταξύ τους. Δεν υπάρχει ανάγκη να εφαρμοσθεί η Παράκτια μετακίνηση στις εσωτερικές υδάτινες οδούς, διασταυρώσεις εκβολών ή διέλευση ποταμού.

α. Σε μερικές περιοχές, ο σχηματισμός πάγου είναι τέτοιος ώστε να είναι δυνατή προσγείωση, ή αναγκαστική προσγείωση, χωρίς κίνδυνο για το ελικόπτερο ή τους επιβαίνοντες. Εκτός από την περίπτωση που η Αρχή θεωρεί ότι οι επιχειρήσεις προς, ή πάνω από, τέτοια πεδία επί πάγου είναι μη αποδεκτές, ο αερομεταφορέας μπορεί να θεωρήσει ότι ο ορισμός της "ξηράς" εκτείνεται σε αυτές τις περιοχές.

β. Η ερμηνεία των παρακάτω κανόνων μπορεί να εξαρτάται από το α. ανωτέρω:

JAR-OPS 3.240(α)(6)

JAR-OPS 3.825

JAR-OPS 3.827

JAR-OPS 3.830

JAR-OPS 3.843

γ. Εν όψει του γεγονότος ότι τέτοιες λευκές επίπεδες επιφάνειες που δεν έχουν τίποτα το ιδιαίτερο, θα μπορούσε να παρουσιάσουν κίνδυνο και θα μπορούσε να οδηγήσουν σε καταστάσεις πλήρους λευκότητας, ο ορισμός της ξηράς δεν εκτείνεται σε πτήσεις πάνω από πεδία επί πάγου στους παρακάτω κανόνες:

JAR-OPS 3.650(θ)

JAR-OPS 3.660

2.2 Το πλάτος του διαδρόμου είναι μεταβλητό από του να μην είναι ασφαλές για διεξαγωγή πτητικών λειτουργιών με τις επικρατούσες συνθήκες, έως το μέγιστο πλάτος των 3 λεπτών. Ένας αριθμός παραγόντων, κατά τη συγκεκριμένη ημέρα, θα υποδεικνύει εάν μπορεί να χρησιμοποιηθεί – και πόσο πλατύς μπορεί να είναι. Αυτοί οι παράγοντες θα περιλαμβάνουν αλλά δεν θα περιορίζονται στα ακόλουθα:

α. Τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν στο διάδρομο,

β. Τα κατάλληλα όργανα του αεροσκάφους,

γ. Την πιστοποίηση του αεροσκάφους – ιδιαιτέρως όσον αφορά τους πλωτήρες,

δ. Την κατάσταση της θάλασσας,

ε. Τη θερμοκρασία του νερού,

στ. Τον χρόνο μέχρι τη διάσωση, και

ζ. Τον φερόμενο εξοπλισμό επιβίωσης.

Αυτά μπορεί να διαιρεθούν γενικώς σε τρεις λειτουργικές ομάδες:

Εκείνα τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις για ασφαλή πτήση – α. και β.

Εκείνα τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση και εκκένωση – α., β., γ. και δ.

Εκείνα τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις για επιβίωση μετά από αναγκαστική προσγείωση ια επιτυχή εκκένωση – α., δ., ε., στ. και ζ.

3 Απαίτηση για ασφαλή πτήση

3.1 Γενικώς αναγνωρίζεται ότι κατά την πτήση χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, σε συγκεκριμένες μετεωρολογικές συνθήκες, όπως συμβαίνει με μορφές καιρού υψηλής πίεσης (γυάλα του χρυσόψαρου – χωρίς ορίζοντα, ελαφρείς άνεμοι και χαμηλή ορατότητα), η απουσία του βασικού πίνακα (και εκπαίδευσης) μπορεί να οδηγήσει σε αποπροσανατολισμό. Επιπλέον, η έλλειψη αντίληψης βάθους με αυτές τις συνθήκες απαιτεί τη χρήση ραδιοϋψομέτρου με ηχητική προειδοποίηση φωνής ως πρόσθετο πλεονέκτημα ασφαλείας – ιδιαιτέρως όταν ενδέχεται να απαιτηθεί αυτοπεριστροφή προς την επιφάνεια του ύδατος.

3.2 Σε αυτές τις συνθήκες ένα ελικόπτερο, χωρίς τα απαιτούμενα όργανα και ραδιοϋψόμετρο, θα πρέπει να περιορίζεται σε διάδρομο εντός του οποίου ο χειριστής μπορεί να διατηρεί αναφορά χρησιμοποιώντας τις οπτικές ενδείξεις στην ξηρά.

4 Απαίτηση για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση και εκκένωση

4.1 Τόσο η κατάσταση του καιρού όσο και της θάλασσας επηρεάζει την έκβαση της αυτοπεριστροφής μετά από βλάβη κινητήρα. Αναγνωρίζεται ότι η μέτρηση της κατάστασης της θάλασσας είναι προβληματική και κατά την εκτίμηση τέτοιων καταστάσεων, πρέπει να ασκείται καλή κρίση από τον αερομεταφορέα και τον κυβερνήτη.

4.2 Όταν οι πλωτήρες έχουν πιστοποιηθεί μόνο για χρήση έκτακτης ανάγκης (και όχι για προσθαλάσσωση), οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να περιορίζονται σε εκείνες τις καταστάσεις της θάλασσας οι οποίες πληρούν την απαίτηση για τέτοια χρήση – όταν είναι δυνατή η επιτυχής εκκένωση.

(Η πιστοποίηση προσθαλάσσωσης απαιτεί συμμόρφωση με έναν ευρύ αριθμό απαιτήσεων που σχετίζονται με την είσοδο αεροελικόπτερου στο νερό, επίπλευση και αντιστάθμιση, εκκένωση των επιβαινόντων και επιβίωση των επιβαινόντων. Συστήματα επίπλευσης έκτακτης ανάγκης, προσαρμοσμένα γενικά σε μικρότερα αεροελικόπτερα του Part 27, εγκρίνονται έναντι της ευρείας απαίτησης ότι ο εξοπλισμός πρέπει να εκτελεί την προτιθέμενη λειτουργία του και να μην διακινδυνεύει το αεροελικόπτερο και τους επιβαίνοντες σε αυτό. Στην πράξη, η πλέον σημαντική διαφορά μεταξύ της προσθαλάσσωσης και των συστημάτων επίπλευσης έκτακτης ανάγκης είναι η υποστήριξη της φάσης εισόδου στο νερό. Οι απαιτήσεις προσθαλάσσωσης επιβάλουν την εκπόνηση και δημοσίευση, στο Εγχειρίδιο Πτήσης, διαδικασιών και τεχνικών εισόδου στο νερό. Ο εξοπλισμός ατράκτου/επίπλευσης πρέπει στη συνέχεια να αποδειχθεί ότι είναι ικανός να αντιστέκεται σε φορτία υπό καθορισμένες συνθήκες εισόδου στο νερό, οι οποίες σχετίζονται με αυτές τις διαδικασίες. Όσον αφορά τον εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης, δεν υπάρχει απαίτηση που καθορίζει την τεχνική εισόδου στο νερό και δεν έχουν καθοριστεί ειδικές συνθήκες για τη δομική υποστήριξη.)

5 Απαιτήσεις για επιβίωση

5.1 Η επιβίωση των μελών του πληρώματος και των επιβατών, μετά από επιτυχή αυτοπεριστροφή και εκκένωση, εξαρτάται από το ρουχισμό που φοράνε, τον εξοπλισμό που φέρεται και φοριέται, τη θερμοκρασία της θάλασσας και την κατάσταση της θάλασσας (βλέπε IEM OPS 3.827). Η ανταπόκριση/ικανότητα έρευνας και διάσωσης που είναι σύμφωνη με την αναμενόμενη έκθεση θα πρέπει να είναι διαθέσιμη πριν οι συνθήκες στο διάδρομο μπορούν να θεωρηθούν μη εχθρικές.

5.2 Παράκτιες μετακινήσεις μπορούν να διεξαχθούν (που περιλαμβάνει τα βόρεια του 45N και το νότια του 45S – όταν το επιτρέπει ο ορισμός των περιοχών ανοικτής θάλασσας) υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 3 και 4, και ικανοποιούνται οι συνθήκες για μη εχθρικό παράκτιο διάδρομο.

IEM OPS 3.243

Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές με συγκεκριμένες απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας

Βλέπε JAR-OPS3.243

1 Οι απαιτήσεις και διαδικασίες που αφορούν περιοχές για τις οποίες έχουν καθοριστεί ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας, βασισμένες στις Συμφωνίες Περιφερειακής Αεροναυτιλίας, καλύπτονται (όπως φαίνεται για τον τύπο προδιαγραφής ναυτιλιακής επίδοσης) στην ακόλουθη βιβλιογραφία:

α. Πληροφορίες RNP και σχετικές διαδικασίες - ICAO Doc 9613, και

β. Πρότυπα του EUROCONTROL για αεροναυτιλία περιοχής για συμμόρφωση με το RNP/RNAV.

γ. JAA TGL No 2 – Συμβουλευτικό υλικό για την έγκριση πτητικής ικανότητας συστημάτων ναυτιλίας, για χρήση στον Ευρωπαϊκό Εναέριο Χώρο, που προορίζεται για Βασικές πτητικές λειτουργίες RNAV.

2 Η ακόλουθη επεξηγηματική ύλη έχει αναπτυχθεί για να εξηγήσει πληρέστερα το αντικείμενο των Απαιτούμενων Ναυτιλιακών Επιδόσεων (RNP):

α. Αντικειμενικός σκοπός των RNP: Το πλαίσιο των RNP θα αντικαταστήσει τη συμβατική μέθοδο εξασφάλισης των απαιτούμενων επιδόσεων ναυτιλίας απαιτώντας τη μεταφορά συγκεκριμένου ναυτιλιακού εξοπλισμού με παγκόσμια, ενιαία πρότυπα επιδόσεων ναυτιλίας για καθορισμένο εναέριο χώρο ή/και διαδικασίες πτήσης. Επαφίεται λοιπόν στον αερομεταφορέα να αποφασίσει ποιο σύστημα(τα) θα χρησιμοποιήσει για να καλύψει τις απαιτήσεις. Εντούτοις, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίσει πως το χρησιμοποιούμενο σύστημα(τα) είναι πιστοποιημένο για πτητικές λειτουργίες στο σχετικό εναέριο χώρο.

β. Ναυτιλιακή ακρίβεια. Οι RNP ορίζονται ως δήλωση της απαιτούμενης ναυτιλιακής ακρίβειας για πτητική λειτουργία εντός συγκεκριμένης περιοχής του εναέριου χώρου. Η ναυτιλιακή ακρίβεια βασίζεται στο συνδυασμό του σφάλματος αισθητήρα ναυτιλίας, του σφάλματος εναέριου αισθητήρα, του σφάλματος απεικόνισης και του τεχνικού σφάλματος πτήσης στο οριζόντιο επίπεδο. Το επίπεδο ακριβείας εκφράζεται σαν μια παράμετρος και ορίζει την απόσταση από την επιθυμητή θέση του ελικοπτέρου εντός της οποίας το αεροσκάφος πρέπει να διατηρηθεί για τουλάχιστον 95% του συνολικού χρόνου πτήσης. Για παράδειγμα, το RNP 4 σημαίνει πως όλα τα αεροσκάφη παραμένουν εντός 4 ν.μ. από την επιθυμητή τους θέση, για τουλάχιστον 95% του συνολικού χρόνου πτήσης.

γ. Τύποι RNP για πτητικές λειτουργίες κατά τη διαδρομή. Για τη θεώρηση των απαιτήσεων επιδόσεων ναυτιλίας για διάφορες περιοχές του εναέριου χώρου ή/και διαδρομές, οι τύποι RNP έχουν οριστεί για παγκόσμια, ενιαία εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες κατά τη διαδρομή, ως ακολούθως:

i. Το RNP 1 απαιτεί πληροφορίες θέσης υψηλής ακρίβειας και θα συσχετίζεται με ηπειρωτική κυκλοφορία υψηλής πυκνότητας. Η πλήρης αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του RNP 1 (σε συνδυασμό με ναυτιλία περιοχής (RNAV)) θα απαιτεί ότι ένα υψηλό ποσοστό αεροσκαφών επιτυγχάνει αυτό το επίπεδο επιδόσεων ναυτιλίας.

ii. Το RNP 4 κανονικά θα εφαρμόζεται σε ηπειρωτικές περιοχές στις οποίες η δομή των διαδρομών είναι τώρα βασισμένη στο VOR/DME.

IEM OPS 3.250

Θέσπιση ελαχίστων απόλυτων υψών πτήσης

Βλέπε JAR-OPS 3.250

1 Τα ακόλουθα είναι παραδείγματα μερικών μεθόδων διαθέσιμων για τον υπολογισμό των ελαχίστων απόλυτων υψών πτήσης.

2 Τύπος KSS

2.1 Ελάχιστο ύψος αποφυγής εμποδίων (MOCA). Το MOCA είναι το άθροισμα:

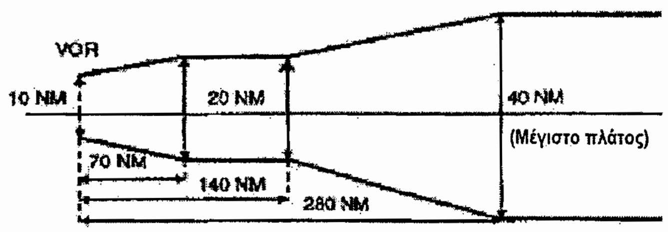
i. Του μέγιστου υψομέτρου εδάφους ή εμποδίου, οποιοδήποτε είναι υψηλότερο, συν

ii. 1000 πόδια για υψόμετρα μέχρι 6.000 ποδών περιλαμβανομένων, ή

iii. 2000 πόδια για υψόμετρα μεγαλύτερα από 6.000 πόδια

2.1.1 Η χαμηλότερη ενδεικνυόμενη MOCA είναι 2.000 πόδια.

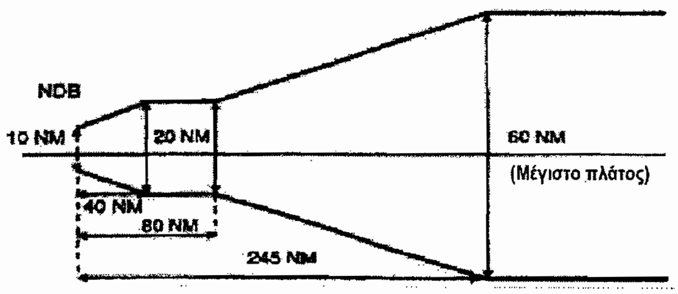
2.1.2 Από ένα σταθμό VOR, το πλάτος του διαδρόμου ορίζεται σαν μια γραμμή ορίου που αρχίζει 5 ν.μ. σε κάθε πλευρά του VOR, με απόκλιση 4° από την κεντρική γραμμή μέχρι να φτάσει το πλάτος των 20 ν.μ. σε απόσταση 70 ν.μ., εκείθεν παραλληλίζεται με την κεντρική γραμμή μέχρι την απόσταση των 140 ν.μ., από όπου πάλι αποκλίνει 4° μέχρι να φτάσει το μέγιστο πλάτος των 40 ν.μ. σε απόσταση 280 ν.μ. Στη συνέχεια το πλάτος παραμένει σταθερό.



Σχήμα 1

2.1.3 Από ένα NDB, ομοίως, το πλάτος του διαδρόμου ορίζεται σαν μια γραμμή ορίου που αρχίζει 5 ν.μ. σε κάθε πλευρά του NDB με απόκλιση 7° μέχρι να φτάσει το πλάτος των 20 ν.μ. σε απόσταση 40 ν.μ., εκείθεν παραλληλίζεται με την κεντρική γραμμή μέχρι την απόσταση των 80 ν.μ., από όπου πάλι αποκλίνει 7° μέχρι να φτάσει το μέγιστο πλάτος των 60 ν.μ. σε απόσταση 245 ν.μ. Στη συνέχεια το πλάτος παραμένει σταθερό.

2.1.4 Το MOCA δεν καλύπτει καμιά επικάλυψη του διαδρόμου.



Σχήμα 2

2.2 Ελάχιστο ύψος εκτός διαδρομής (MORA). Το MORA υπολογίζεται για μια περιοχή που περικλείεται από κάθε, ή κάθε δεύτερο τετράγωνο LAT/LONG στο χάρτη ευκολιών διαδρομής (RFC)/χάρτη τερματικής προσέγγισης (TAC) και βασίζεται σε αποφυγή του εδάφους ως ακολούθως:

i. Έδαφος με υψόμετρο μέχρι 6.000 πόδια (2.000 μ.) – 1.000 πόδια πάνω από το υψηλότερο σημείο του εδάφους και των εμποδίων,

ii. Έδαφος με υψόμετρο μεγαλύτερο από 6.000 πόδια (2.000 μ.) – 2.000 πόδια πάνω από το υψηλότερο σημείο του εδάφους και των εμποδίων.

3 Τύπος Jeppesen

3.1 Το MORA είναι το ελάχιστο ύψος πτήσης που υπολογίζεται από την Jeppesen από τους ισχύοντες χάρτες ONC ή WAC. Δύο ειδών MORA αποδίδονται στους χάρτες οι οποίοι είναι:

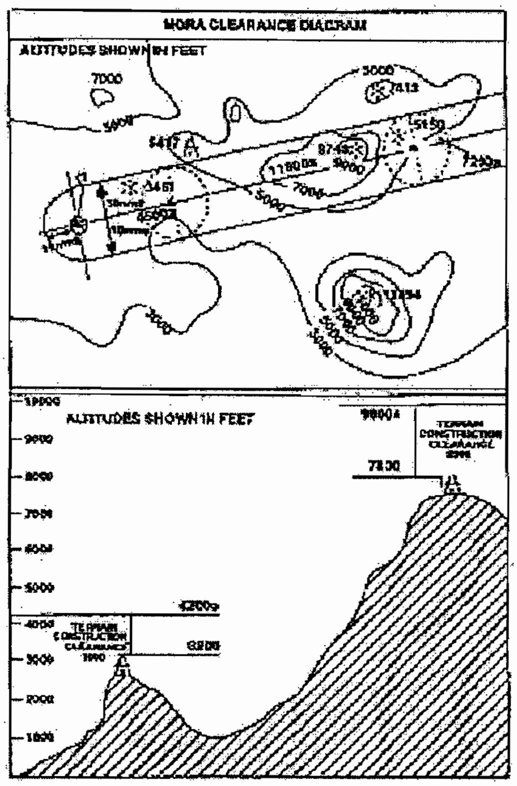
i. MORA πορείας, π.χ. 9800α, και

ii. MORA πλέγματος χάρτου, π.χ. 98.

3.2 Οι τιμές του MORA πορείας υπολογίζονται επί τη βάσει περιοχής που εκτείνεται 10 ν.μ. σε κάθε πλευρά της κεντρικής γραμμής της διαδρομής και περιλαμβάνει ακτίνα 10 ν.μ. πέραν του ραδιοβοηθήματος/σημείου αναφοράς ή της απόστασης σε ν.μ. που ορίζει το τμήμα της διαδρομής.

3.3 Οι τιμές MORA αποφεύγουν όλα τα εδαφικά και κατασκευασμένα από τον άνθρωπο εμπόδια κατά 1.000 πόδια σε περιοχές όπου το μεγαλύτερο υψόμετρο εδάφους ή εμποδίων είναι μέχρι τα 5.000 πόδια. Ελεύθερη διέλευση 2.000 ποδών δίνεται πάνω από όλα τα εδάφη ή εμπόδια τα οποία είναι στα 5.001 πόδια και άνω.

3.4 Το MORA πλέγματος χάρτου είναι ένα απόλυτο ύψος υπολογισμένο από τη Jeppesen και οι τιμές παρουσιάζονται εντός κάθε πλέγματος που σχηματίζεται από τις γραμμές του γεωγραφικού μήκους και γεωγραφικού πλάτους του χάρτη. Οι τιμές δίνονται σε χιλιάδες και εκατοντάδες ποδών (παραλείποντας τα δύο τελευταία ψηφία, ώστε να αποφεύγεται συμφόρηση του χάρτη). Οι τιμές που ακολουθούνται από ± πιστεύεται ότι δεν υπερβαίνουν τα ενδεικνυόμενα ύψη. Ισχύουν τα ίδια κριτήρια ελεύθερης διέλευσης όπως εξηγούνται στην παράγραφο 3.3 ανωτέρω.



Σχήμα 3

4 Τύπος ATLAS

4.1 Ελάχιστο ασφαλές ύψος διαδρομής (MEA). Ο υπολογισμός του MEA βασίζεται στο υψόμετρο του υψηλότερου σημείου κατά το μήκος του συγκεκριμένου τμήματος διαδρομής (που εκτείνεται από ναυτιλιακό

βοήθημα σε ναυτιλιακό βοήθημα) εντός μιας απόστασης εκατέρωθεν του ίχνους, όπως περιγράφεται κατωτέρω:

i. Τμήμα μήκους μέχρι 100 ν.μ. – 10 ν.μ. (Βλέπε Σημείωση 1 κατωτέρω).

ii. Τμήμα μήκους περισσότερο από 100 ν.μ. – 10% του μήκους του τμήματος μέχρι το μέγιστο των 60 ν.μ. (Βλέπε Σημείωση 2 κατωτέρω).

Σημείωση 1: Η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί στα 5 ν.μ. εντός των TMA όπου, λόγω του αριθμού και του τύπου των ναυτιλιακών βοηθημάτων, εξασφαλίζεται υψηλός βαθμός ναυτιλιακής ακρίβειας.

Σημείωση 2: Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπου αυτός ο υπολογισμός καταλήγει σε επιχειρησιακά ανεφάρμοστη τιμή, μπορεί να υπολογιστεί πρόσθετο ειδικό MEA βασισμένο σε απόσταση όχι λιγότερο από 10 ν.μ. εκατέρωθεν του ίχνους. Ένα τέτοιο ειδικό MEA θα παρουσιάζεται μαζί με ένδειξη του πραγματικού πλάτους του προστατευόμενου εναέριου χώρου.

4.2 Το MEA υπολογίζεται προσθέτοντας μια προσαύξηση στο υψόμετρο που καθορίζεται ανωτέρω κατά περίπτωση:

Υψόμετρο υψηλότερου σημείου	Προσαύξηση
Όχι πάνω από 5.000 πόδια	1.500 πόδια
Πάνω από 5.000 πόδια, αλλά όχι πάνω από 10.000 πόδια	2.000 πόδια
Πάνω από 10.000 πόδια	10% του υψομέτρου συν 1.000 πόδια

Σημείωση: Για το τελευταίο τμήμα της διαδρομής που τελειώνει στο αρχικό σημείο προσέγγισης (IAF), είναι αποδεκτή μια μείωση στα 1.000 πόδια εντός των TMA όπου, λόγω του αριθμού και του τύπου των διατιθέμενων ναυτιλιακών βοηθημάτων, εξασφαλίζεται υψηλός βαθμός ναυτιλιακής ακρίβειας.

Η τιμή που προκύπτει ρυθμίζεται προς τα πλησιέστερα 100 πόδια.

4.3 Ελάχιστο ασφαλές ύψος πλέγματος χάρτου(MGA). Ο υπολογισμός του MGA βασίζεται στο υψόμετρο του υψηλότερου σημείου εντός της αντίστοιχης περιοχής του πλέγματος χάρτου.

Το MGA υπολογίζεται προσθέτοντας μια προσαύξηση στο υψόμετρο που καθορίζεται ανωτέρω κατά περίπτωση:

Υψόμετρο του υψηλότερου σημείου	Προσαύξηση
Όχι πάνω από 5.000 πόδια	1.500 πόδια
Πάνω από 5.000 πόδια, αλλά όχι πάνω από 10.000 πόδια	2.000 πόδια
Πάνω από 10.000 πόδια	10% του υψομέτρου συν 1.000 πόδια

Η τιμή που προκύπτει ρυθμίζεται προς τα πλησιέστερα 100 πόδια.

AMC OPS 3.255

Πολιτική καυσίμων

Βλέπε JAR-OPS 3.255

Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να βασίζει την πολιτική καυσίμων της εταιρείας, περιλαμβανομένου του υπολογισμού της ποσότητας καυσίμου που πρόκειται να μεταφερθεί, στα ακόλουθα κριτήρια σχεδιασμού:

1 Το σύνολο του:

1.1 Καυσίμου τροχοδρόμησης, το οποίο δεν θα πρέπει να είναι λιγότερο από την ποσότητα, που αναμένεται να χρησιμοποιηθεί πριν από την απογείωση. Οι τοπικές συνθήκες στο ελικοδρόμιο αναχώρησης και η κατανάλωση του APU θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

1.2 Καυσίμου ταξιδίου, το οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνει:

α. Καύσιμα για απογείωση και άνοδο από το υψόμετρο του ελικοδρομίου στο αρχικό επίπεδο/ύψος πλεύσης, λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη διαδρομή αναχώρησης,

β. Καύσιμα από το ανώτερο σημείο ανόδου μέχρι το ανώτερο σημείο καθόδου, που περιλαμβάνει κάθε σταδιακή άνοδο/κάθοδο,

γ. Καύσιμα από το ανώτερο σημείο καθόδου μέχρι το σημείο όπου αρχίζει η διαδικασία προσέγγισης, λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη διαδικασία άφιξης, και

δ. Καύσιμα για την προσέγγιση και προσγείωση στο ελικοδρόμιο προορισμού.

1.3 Καυσίμου έκτακτης ανάγκης, το οποίο θα πρέπει να είναι:

α. Για πτήσεις IFR, ή για πτήσεις VFR σε εχθρικό περιβάλλον, 10% του σχεδιασμένου καυσίμου ταξιδίου, ή

β. Για πτήσεις VFR, σε μη εχθρικό περιβάλλον, 5% του σχεδιασμένου καυσίμου ταξιδίου,

1.4 Εναλλακτικό καύσιμο, το οποίο θα πρέπει να είναι:

α. Καύσιμο για αποτυχημένη προσέγγιση, από το ισχύον MDA/DH του ελικοδρομίου προορισμού μέχρι το ύψος αποτυχημένης προσέγγισης, λαμβάνοντας υπόψη την ολοκληρωμένη διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης,

β. Καύσιμο για άνοδο από το ύψος αποτυχημένης προσέγγισης στο επίπεδο/ ύψος πλεύσης,

γ. Καύσιμο για πλεύση από το ανώτερο σημείο ανόδου μέχρι το ανώτερο σημείο καθόδου,

δ. Καύσιμο για κάθοδο από το ανώτερο σημείο καθόδου μέχρι το σημείο όπου αρχίζει η προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη διαδικασία άφιξης, και

ε. Καύσιμο για εκτέλεση προσέγγισης και προσγείωσης στο εναλλακτικό ελικοδρόμιο προορισμού, το πού έχει επιλεγεί σύμφωνα με το JAR-OPS 3.295.

ζ. Για ελικόπτερα που επιχειρούν προς ή από ελικοδρόμια εξέδρας που βρίσκονται σε εχθρικό περιβάλλον, 10% των α. έως ε. ανωτέρω.

1.5 Τελικό εφεδρικό καύσιμο, το οποίο θα πρέπει να είναι:

α. Για πτήσεις VFR που γίνονται την ημέρα με αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, για 20 λεπτά με την ταχύτητα κάλλιστης απόστασης, ή

β Για πτήσεις IFR ή όταν γίνεται πτήση VFR και ναυτιλία με μέσα διαφορετικά από την αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους ή κατά τη νύχτα, καύσιμο για να πετάξει 30 λεπτά με την ταχύτητα κράτησης στα 1.500 πόδια (450 μ.) πάνω από το ελικοδρόμιο προορισμού σε τυπικές συνθήκες που υπολογίζονται με την εκτιμώμενη μάζα κατά την άφιξη πάνω από το εναλλαγής, ή τον προορισμό, όταν δεν απαιτείται εναλλαγής.

1.6 Επιπλέον καύσιμο, το οποίο θα πρέπει να επαφίεται στην κρίση του κυβερνήτη.

2 Διαδικασία IFR απομονωμένου ελικοδρομίου. Εφόσον η πολιτική καυσίμου του αερομεταφορέα περιλαμβάνει σχεδιασμό προς απομονωμένο ελικοδρόμιο με πτήση IFR, ή όταν γίνεται πτήση VFR και ναυτιλία με μέσα διαφορετικά από την αναφορά σε οπτικά σημεία του εδάφους, για την οποία δεν υπάρχει εναλλαγής προορισμού, η ποσότητα καυσίμου κατά την αναχώρηση θα πρέπει να περιλαμβάνει:

α. Καύσιμο τροχοδρόμησης;

β. Καύσιμο ταξιδίου,

γ. Καύσιμο έκτακτης ανάγκης που υπολογίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο 1.3 ανωτέρω,

δ. Πρόσθετο καύσιμο για να πετάξει δύο ώρες με ταχύτητα κράτησης, περιλαμβανομένου του τελικού εφεδρικού καυσίμου, και

ε. Επιπλέον καύσιμο κατά την κρίση του κυβερνήτη.

3 Θα πρέπει να μεταφέρεται επαρκές καύσιμο συνεχώς, ώστε να εξασφαλίζεται, ότι μετά από βλάβη μιας μονάδας ισχύος η οποία συμβαίνει στο πλέον κρίσιμο σημείο κατά μήκος της διαδρομής, το ελικόπτερο είναι ικανό να:

α. Κατέλθει κατά περίπτωση και να συνεχίσει προς ένα επαρκές ελικοδρόμιο, και

β. Κρατηθεί εκεί για 15 λεπτά στα 1.500 πόδια (450 μ.) πάνω από το υψόμετρο του ελικοδρομίου σε τυπικές συνθήκες, και

γ. Κάνει προσέγγιση και προσγείωση. (Βλέπε IEM OPS 3.500(α)(5) και IEM OPS 3.530(α)(5)).

IEM OPS 3.255(γ) (3) (i)

Καύσιμα έκτακτης ανάγκης

Βλέπε JAR-OPS 3.255(γ)(3) (i)

1 Κατά το στάδιο του σχεδιασμού, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν όλοι οι παράγοντες οι οποίοι θα μπορούσαν να έχουν επίδραση στην κατανάλωση καυσίμου προς το ελικοδρόμιο προορισμού. Επομένως, τα καύσιμα έκτακτης ανάγκης μεταφέρονται προκειμένου να αντισταθμιστούν στοιχεία όπως:

i. Παρεκκλίσεις μεμονωμένου ελικοπτέρου από τα δεδομένα της αναμενόμενης κατανάλωσης καυσίμου,

ii. Παρεκκλίσεις από πρόγνωση μετεωρολογικών συνθηκών, και

iii. Παρεκκλίσεις από τις σχεδιασμένες διαδρομές ή/και επίπεδα/ύψη πλεύσης.

IEM OPS 3.260

Μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα

Βλέπε JAR-OPS 3.260

1 Πρόσωπο με μειωμένη κινητικότητα (PRM) εννοείται το πρόσωπο του οποίου η κινητικότητα μειώνεται λόγω φυσικής ανικανότητας (των αισθήσεων ή κινητικής), διανοητική καθυστέρηση, ηλικία,

ασθένεια ή οποιαδήποτε άλλη αιτία αναπηρίας όταν χρησιμοποιεί μέσο μεταφοράς και όταν η κατάσταση απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και η προσαρμογή στις ανάγκες ενός προσώπου των υπηρεσιών που προσφέρονται σε όλους τους επιβάτες,.

2 Σε κανονικές συνθήκες τα PRM δεν θα πρέπει να κάθονται δίπλα σε μια έξοδο κινδύνου.

3 Σε περιστάσεις στις οποίες ο αριθμός των PRM αποτελεί σημαντικό ποσοστό του συνολικού αριθμού επιβατών που μεταφέρονται επί του σκάφους:

α. Ο αριθμός των PRM δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των σωματικά ικανών προσώπων που μπορούν να βοηθήσουν σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, και

β. Η οδηγία που δίνεται στην παράγραφο 2 ανωτέρω θα πρέπει να ακολουθείται στο μέγιστο δυνατό βαθμό.

AMC OPS 3.270
Μεταφορά φορτίου στο θάλαμο επιβατών
Βλέπε JAR-OPS 3.270

1. Κατά την κατάρτιση διαδικασιών για την μεταφορά φορτίου στο θάλαμο επιβατών ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να τηρεί τα ακόλουθα:

α. Ότι το βάρος του φορτίου δεν υπερβαίνει τα δομικά όρια φόρτωσης του δαπέδου του θαλάμου ή του) καθίσματος(ων),

β Ότι ο αριθμός/τύπος των μηχανισμών συγκράτησης και τα σημεία στήριξής τους θα πρέπει να είναι ικανά για την συγκράτηση του φορτίου σύμφωνα με το JAR 29.787 ή ισοδύναμο,

γ. Ότι η θέση του φορτίου θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε, στην περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, να μην εμποδίσει τη διαφυγή ούτε να μειώνει το οπτικό πεδίο του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

ACJ No 1 στο JAR-OPS 3.280
Κατανομή Θέσεων Επιβατών
Βλέπε JAR-OPS 3.280
Βλέπε ACJ No 2 στο JAR-OPS 3.280

1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να κάνει πρόβλεψη ώστε:

α. Εκείνοι οι επιβάτες που κατανέμονται σε καθίσματα τα οποία επιτρέπουν άμεση πρόσβαση σε εξόδους κινδύνου, δείχνουν να είναι λογικά υγιείς δυνατοί και ικανοί να βοηθήσουν στην ταχεία εκκένωση του ελικοπτέρου σε έκτακτη ανάγκη μετά από κατάλληλη ενημέρωση από το πλήρωμα.

β. Σε όλες τις περιπτώσεις, επιβάτες οι οποίοι, λόγω της κατάστασής τους θα μπορούσε να εμποδίσουν άλλους επιβάτες κατά τη διάρκεια εκκένωσης ή να παρακωλύσουν το πλήρωμα στην διεξαγωγή των καθηκόντων του, δεν θα πρέπει να κατανέμονται σε καθίσματα τα οποία επιτρέπουν άμεση πρόσβαση σε εξόδους κινδύνου. Εάν ο αερομεταφορέας αδυνατεί να καθιερώσει διαδικασίες οι οποίες μπορεί να εφαρμοσθούν κατά τον έλεγχο των επιβατών (check-in), θα πρέπει να καθιερώσει εναλλακτική διαδικασία, αποδεκτή από την Αρχή, ώστε να γίνεται η σωστή κατανομή θέσεων, εν καιρώ.

ACJ No 2 στο JAR-OPS 3.280
Κατανομή Θέσεων Επιβατών
Βλέπε JAR-OPS 3.280
Βλέπε ACJ No 1 στο JAR-OPS 3.280

1 Οι ακόλουθες κατηγορίες επιβατών είναι μεταξύ εκείνων οι οποίοι δεν θα πρέπει να κατανέμονται ή να κατευθύνονται σε θέσεις οι οποίες επιτρέπουν άμεση πρόσβαση σε εξόδους κινδύνου:

α. Επιβάτες που υποφέρουν από προφανή φυσική ή διανοητική αναπηρία σε βαθμό που να έχουν δυσκολία να κινηθούν γρήγορα σε περίπτωση που τους ζητηθεί,

β. Επιβάτες με σημαντικό βαθμό τύφλωσης ή κώφωσης σε βαθμό που να μην έχουν τη δυνατότητα να αφομοιώσουν άμεσα έντυπες ή προφορικές οδηγίες,

γ. Επιβάτες οι οποίοι λόγω ηλικίας ή ασθένειας είναι τόσο αδύναμοι που έχουν δυσκολία στην ταχεία κίνηση,

δ. Επιβάτες οι οποίοι είναι τόσο παχύσαρκοι που θα είχαν δυσκολία σε ταχεία κίνηση ή να φθάσουν και να περάσουν μέσω της γειτονικής εξόδου κινδύνου,

ε. Παιδιά (είτε συνοδεύονται είτε όχι) και βρέφη,

στ. Απελαυνόμενοι ή πρόσωπα υπό φρούρηση, και

ζ. Επιβάτες με ζώα.

Σημείωση: "Άμεση πρόσβαση" σημαίνει ένα κάθισμα από το οποίο ο επιβάτης μπορεί να προχωρήσει άμεσα στην έξοδο, δίχως να μπει σε διάδρομο ή να περάσει γύρω από κάποιο εμπόδιο.

AMC OPS 3.295(γ)(1)
Επιλογή ελικοδρομίων
Βλέπε JAR-OPS 3.295(γ)(1)

1 Οποιαδήποτε ευνοϊκή ρύθμιση από την απαίτηση να επιλεγεί ελικοδρόμιο εναλλαγής για μια πτήση προς παράκτιο ελικοδρόμιο υπό IFR, έχει εφαρμογή μόνο σε ελικόπτερα από υπεράκτιο δρομολόγιο, και θα πρέπει να βασίζεται σε μεμονωμένη εκτίμηση ασφαλείας.

2 Τα ακόλουθα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

2.1. Η καταλληλότητα του καιρού βασισμένη στην πρόγνωση προσγείωσης για τον προορισμό,

2.2. Το καύσιμο που απαιτείται για να καλυφθούν οι απαιτήσεις IFR του JAR-OPS 3.255 μείον το καύσιμο εναλλαγής,

2.3. Όταν το παράκτιο ελικοδρόμιο προορισμού δεν είναι ευθέως επί της ακτής θα πρέπει να είναι:

α. Εντός απόστασης που, με το καύσιμο που καθορίζεται στο 2,2 ανωτέρω, το ελικόπτερο μπορεί, οποιαδήποτε στιγμή αφότου διασταυρώσει την ακτογραμμή, να επιστρέψει στην ακτή, να κατέλθει ασφαλώς και να εκτελέσει προσέγγιση εξ όψεως και προσγείωση με τα εφεδρικά καύσιμα VFR ανέπαφα, και

β. Γεωγραφικά τοποθετημένο έτσι ώστε το ελικόπτερο να μπορεί, εντός των Κανόνων Αέρος, και εντός της πρόγνωσης προσγείωσης, να:

(i) προχωρεί προς το ελικοδρόμιο από την ακτή στα 500 πόδια AGL και να εκτελέσει προσέγγιση εξ όψεως και προσγείωση, ή

(ii) προχωρεί προς το ελικοδρόμιο από την ακτή σε συμφωνημένη διαδρομή και να εκτελέσει προσέγγιση εξ όψεως και προσγείωση.

2.4. Οι διαδικασίες για παράκτια ελικοδρόμια θα πρέπει να βασίζονται σε πρόγνωση προσγείωσης όχι χειρότερη από:

α. <u>Κατά την ημέρα.</u> Βάση νεφών DH/MDH + 400 πόδια, και ορατότητα 4 χλμ., ή, εάν υπάρχει πρόθεση καθόδου πάνω από τη θάλασσα, βάση νεφών 600 πόδια και ορατότητα 4 χλμ.

β. <u>Κατά τη νύχτα.</u> Βάση νεφών 1000 πόδια, και ορατότητα 5 χλμ.

2.5. Η κάθοδος για να επιτευχθεί οπτική επαφή με την επιφάνεια θα πρέπει να γίνει πάνω από τη θάλασσα ή ως τμήμα ενόργανης προσέγγισης,

2.6. Οι δρομολογήσεις και διαδικασίες για παράκτια ελικοδρόμια, που υποδεικνύονται ως τέτοια, θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης Μέρος Γ – Οδηγίες και πληροφορίες διαδρομή και ελικοδρομίων,

2.7 Ο MEL θα πρέπει να αντανακλά την απαίτηση για εναέριο ραντάρ και ραδιοϋψόμετρο για αυτόν τον τύπο πτητικής λειτουργίας.

2.8 Επιχειρησιακοί περιορισμοί για κάθε παράκτιο ελικοδρόμιο θα πρέπει να είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

IEM OPS 3.295(γ)(1)
Επιλογή ελικοδρομίων
Βλέπε JAR-OPS 3.295(γ)(1)

1 Οι διαδικασίες που περιέχονται στο AMC OPS 3.295(γ)(1) είναι καιρικά κρίσιμες. Επομένως, η "Πρόγνωση προσγείωσης", που συμμορφώνεται με τα πρότυπα που περιέχονται στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας και το Παράρτημα 3 του ICAO, έχει καθοριστεί.

2 Η "Πρόγνωση προσγείωσης" αποτελείται από μια συνοπτική δήλωση των μέσων μετεωρολογικών συνθηκών που αναμένονται σε ένα αεροδρόμιο ή ελικοδρόμιο κατά τη δίωρη περίοδο που ακολουθεί άμεσα το χρόνο έκδοσης. Περιλαμβάνει άνεμο επιφανείας, ορατότητα, σημαντικό καιρό και στοιχεία νεφών, και

μπορεί να περιλαμβάνει άλλες σημαντικές πληροφορίες, όπως βαρομετρική πίεση και θερμοκρασία, όπως συμφωνήθηκε μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών και των εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

3 Η αναλυτική περιγραφή της πρόγνωσης προσγείωσης δημοσιεύεται στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας του ICAO και επίσης στο Παράρτημα 3 του ICAO, μαζί με την επιθυμητή ακρίβεια των στοιχείων πρόγνωσης. Ιδιαιτέρως, η τιμή του παρατηρημένου ύψους νεφών και τα στοιχεία ορατότητας θα πρέπει να παραμένουν εντός του +/– 30% των τιμών πρόγνωσης στο 90% των περιπτώσεων.

4 Η πρόγνωση προσγείωσης παίρνει πολύ συχνά τη μορφή μιας μετεωρολογικής αναφοράς ρουτίνας ή ειδικά επιλεγμένης αναφοράς στον κώδικα METAR στην οποία προστίθεται μια TREND. Χρησιμοποιούνται οι κωδικές λέξεις "NOSIG", δηλαδή δεν αναμένεται σημαντική αλλαγή, "BECMG" (γίνεται), ή "TEMPO" (προσωρινά), ακολουθούμενες από την αναμενόμενη αλλαγή. Η δίωρη χρονική διάρκεια ισχύος της πρόγνωσης αρχίζει από την ώρα της μετεωρολογικής αναφοράς.

AMC OPS 3.295(ε)
Επιλογή ελικοδρομίων
Βλέπε JAR-OPS 3.295(ε)

1 Περιβάλλον προσγείωσης υπεράκτιου καταστρώματος εναλλαγής

Το περιβάλλον προσγείωσης ενός ελικοδρομίου εξέδρας που προτείνεται για χρήση ως υπεράκτιο εναλλαγής θα πρέπει να έχει εξετασθεί εκ των προτέρων και, όπως επίσης τα φυσικά χαρακτηριστικά, η επίδραση της διεύθυνσης και η ένταση του ανέμου, και οι υπάρχουσες αναταράξεις. Αυτές οι πληροφορίες οι οποίες θα πρέπει να διατίθενται στον κυβερνήτη κατά τη φάση σχεδίασης και εν πτήσει, θα πρέπει να δημοσιεύονται με κατάλληλη μορφή στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης Μέρος Γ (περιλαμβάνοντας τον προσανατολισμό του ελικοδρομίου εξέδρας) έτσι ώστε να μπορεί να εκτιμηθεί η καταλληλότητα του ελικοδρομίου εξέδρας για χρήση ως υπεράκτιο εναλλαγής. Το ελικοδρόμιο εξέδρας εναλλαγής θα πρέπει να πληροί τα κριτήρια μεγέθους και αποφυγής εμποδίων που αρμόζουν στις απαιτήσεις επιδόσεων του τύπου του εμπλεκόμενου ελικοπτέρου.

2 Θεωρήσεις επιδόσεων

Η χρήση υπεράκτιου εναλλαγής περιορίζεται σε ελικόπτερα τα οποία μπορούν να επιτύχουν μετεώριση σε υπεράκτιο εναλλαγής με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI) εντός της επίδρασης εδάφους (IGE) και με κατάλληλο βαθμό ισχύος. Όταν η επιφάνεια του υπεράκτιου ελικοδρομίου εξέδρας εναλλαγής, ή οι επικρατούσες συνθήκες (ιδιαιτέρως η ταχύτητα του ανέμου), αποκλείουν μετεώριση OEI εντός της επίδρασης εδάφους (IGE), θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν οι επιδόσεις μετεώρισης OEI εκτός της επίδρασης εδάφους (OGE) με κατάλληλο βαθμό ισχύος προκειμένου να υπολογισθεί η μάζα προσγείωσης. Η μάζα προσγείωσης θα πρέπει να υπολογισθεί από γραφήματα που παρέχονται στο σχετικό Μέρος Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης. (Κατά την άφιξη με αυτή τη μάζα προσγείωσης, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη διαμόρφωση του ελικοπτέρου, τις περιβαλλοντικές συνθήκες και τη λειτουργία συστημάτων τα οποία έχουν δυσμενή επίδραση στις επιδόσεις.) Η σχεδιασμένη μάζα προσγείωσης του ελικοπτέρου που περιλαμβάνει πλήρωμα, επιβάτες, αποσκευές , φορτίο και τελικό εφεδρικό καύσιμο 30 λεπτών, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα προσγείωσης OEI κατά το χρόνο της προσέγγισης στο υπεράκτιο εναλλαγής.

3 Θεωρήσεις καιρού

3.1 Μετεωρολογικές παρατηρήσεις

Όταν σχεδιάζεται η πτήση υπεράκτιου εναλλαγής, οι μετεωρολογικές παρατηρήσεις στον προορισμό και το εναλλαγής θα πρέπει να λαμβάνονται από έναν Παρατηρητή αποδεκτό από την Αρχή που είναι υπεύθυνη για την παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών. (Σταθμοί αυτόματων μετεωρολογικών παρατηρήσεων μπορεί να χρησιμοποιούνται εάν είναι αποδεκτό).

3.2 Καιρικά ελάχιστα

Όταν σχεδιάζεται η πτήση υπεράκτιου εναλλαγής, ο αερομεταφορέας δεν θα πρέπει να επιλέξει ελικοδρόμιο εξέδρας ως εναλλαγής προορισμού ή υπεράκτιο, εκτός εάν η πρόγνωση αεροδρομίου δείχνει ότι, κατά τη χρονική περίοδο που αρχίζει μια ώρα πριν και τελειώνει μια ώρα μετά τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης στον προορισμό και το υπεράκτιο εναλλαγής, οι καιρικές συνθήκες θα είναι στα ή πάνω από τα σχεδιασμένα ελάχιστα που φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα 1.

Πίνακας 1

	Ημέρα	Νύχτα
Βάση νεφών	600 πόδια	800 πόδια
Ορατότητα	4 χλμ.	5 χλμ.

3.3 Συνθήκες ομίχλης

Όταν προβλέπεται ομίχλη, ή έχει παρατηρηθεί εντός των τελευταίων δύο ωρών εντός 60 ν.μ. από τον προορισμό ή το εναλλαγής, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται υπεράκτια εναλλαγής.

4 Ενέργειες στο σημείο μη επιστροφής

Πριν από τη διέλευση του σημείου μη επιστροφής – το οποίο δεν θα πρέπει να είναι περισσότερο από 30 λεπτά από τον προορισμό – οι ακόλουθες ενέργειες θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί:

4.1 Επιβεβαίωση ότι η ναυτιλία προς τον προορισμό και το υπεράκτιο εναλλαγής μπορεί να εξασφαλισθεί.

4.2 Έχει επιτευχθεί επαφή ασυρμάτου με τον προορισμό και το υπεράκτιο εναλλαγής (ή σταθμό βάσης).

4.3 Η πρόγνωση προσγείωσης στον προορισμό και το υπεράκτιο εναλλαγής έχει ληφθεί και επιβεβαιωθεί ότι είναι στα ή πάνω από τα απαιτούμενα ελάχιστα.

4.4 Οι απαιτήσεις για προσγείωση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (βλέπε παράγραφο 2 ανωτέρω) έχουν ελεγχθεί (υπό το φως των τελευταίων αναφερθεισών καιρικών συνθηκών)για να εξασφαλισθεί ότι μπορεί να καλυφθούν.

4.5 Στην έκταση που είναι δυνατόν, αναφορικά με πληροφορίες για την παρούσα και προβλεπόμενη χρησιμοποίηση του υπεράκτιου εναλλαγής και των συνθηκών που επικρατούν, η διαθεσιμότητα του υπεράκτιου εναλλαγής θα πρέπει να είναι εξασφαλισμένη από τον ασκούντα καθήκοντα (τον διαχειριστή της εξέδρας (πετρελαίου) στην περίπτωση σταθερών εγκαταστάσεων και τον ιδιοκτήτη στην περίπτωση κινητών) μέχρις ότου επιτευχθεί η προσγείωση στον προορισμό ή το υπεράκτιο εναλλαγής (ή μέχρι να έχει ολοκληρωθεί η υπεράκτια μετάβαση και επιστροφή).

5 Υπεράκτια μετάβαση και επιστροφή

Η υπεράκτια μετάβαση και επιστροφή, που χρησιμοποιεί υπεράκτιο εναλλαγής, μπορεί να εκτελεσθεί υπό την προϋπόθεση ότι οι ενέργειες της παραγράφου 4 ανωτέρω έχουν ολοκληρωθεί.

IEM OPS 3.295(ε)

Υπεράκτια εναλλαγής

Βλέπε JAR-OPS 3.295(ε)

Κατά τις υπεράκτιες επιχειρήσεις, οποιαδήποτε διαθέσιμη χωρητικότητα ωφέλιμου φορτίου θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να μεταφερθεί επιπλέον καύσιμο εφόσον θα διευκόλυνε τη χρησιμοποίηση εναλλαγής στη στεριά.

IEM OPS 3.295(ε) (4)

Επιλογή ελικοδρομίων – πρόγνωση προσγείωσης

Βλέπε JAR-OPS 3.295(ε) (4)

1 Οι διαδικασίες που περιέχονται στο AMC OPS 3.295(ε) είναι καιρικά κρίσιμες. Επομένως, τα μετεωρολογικά στοιχεία, που συμμορφώνεται με τα πρότυπα που περιέχονται στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας και το Παράρτημα 3 του ICAO, έχουν καθοριστεί. Καθώς τα παρακάτω μετεωρολογικά στοιχεία είναι σχετικά με ένα σημείο, θα πρέπει να δοθεί προσοχή όταν τα σχετίζουμε με κοντινά ελικοδρόμια (ή ελικοδρόμια εξέδρας).

2 Μετεωρολογικές αναφορές (METAR)

2.1 Μετεωρολογικές παρατηρήσεις ρουτίνας και ειδικές, σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις, θα πρέπει να γίνονται κατά περιόδους και στη συχνότητα που συμφωνήθηκε μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο μετεωρολογικό τμήμα του Περιοχικού Σχεδίου Αεροναυτιλίας του ICAO, και θα πρέπει να συμμορφώνεται προς τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, που περιλαμβάνουν και την επιθυμητή ακρίβεια των παρατηρήσεων, που δημοσιεύονται στο Παράρτημα 3 του ICAO.

2.2 Αναφορές ρουτίνας και επιλεγμένες ειδικές αναφορές ανταλλάσσονται μεταξύ μετεωρολογικών γραφείων με τη μορφή κωδίκων METAR ή SPECI που καθορίζονται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό.

3 Προγνώσεις αεροδρομίου (TAF)

3.1 Η πρόγνωση αεροδρομίου αποτελείται από μια συνοπτική δήλωση των μέσων μετεωρολογικών συνθηκών που αναμένονται σε ένα αεροδρόμιο ή ελικοδρόμιο κατά τη διάρκεια καθορισμένης περιόδου

ισχύος, η οποία κανονικά έχει διάρκεια όχι λιγότερο από 9 ώρες, ή περισσότερο από 24 ώρες. Η πρόγνωση περιλαμβάνει άνεμο επιφανείας, ορατότητα, καιρό και νέφη, καθώς και αναμενόμενες αλλαγές ενός ή περισσοτέρων από αυτά τα στοιχεία κατά τη διάρκεια της περιόδου. Μπορεί να περιλαμβάνονται πρόσθετα στοιχεία όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων. Όταν αυτές οι προγνώσεις σχετίζονται με υπεράκτιες εγκαταστάσεις, θα πρέπει να περιλαμβάνονται βαρομετρική πίεση και θερμοκρασία για να διευκολύνει τη σχεδίαση των επιδόσεων προσγείωσης και απογείωσης ελικοπτέρου.

3.2 Οι προγνώσεις αεροδρομίου συνήθως ανταλλάσσονται με τη μορφή κώδικα TAF, και η λεπτομερής περιγραφή της πρόγνωσης αεροδρομίου δημοσιεύεται στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας του ICAO καθώς επίσης και στο Παράρτημα 3 του ICAO, μαζί με τα επιχειρησιακώς επιθυμητά στοιχεία ακριβείας, Ιδιαιτέρως, το παρατηρούμενο ύψος νεφών θα πρέπει να παραμένει εντός του +/– 30% της τιμής πρόγνωσης στο 70% των περιπτώσεων, και η παρατηρούμενη ορατότητα θα πρέπει να παραμένει εντός του +/– 30% της τιμής πρόγνωσης στο 80% των περιπτώσεων.

4 Προγνώσεις προσγείωσης (TRENDS)

4.1 Η πρόγνωση προσγείωσης αποτελείται από μια συνοπτική δήλωση των μέσων μετεωρολογικών συνθηκών που αναμένονται σε ένα αεροδρόμιο ή ελικοδρόμιο κατά τη δίωρη διάρκεια που ακολουθεί το χρόνο έκδοσης. Περιλαμβάνει άνεμο επιφανείας, ορατότητα, σημαντικό καιρό και στοιχεία νεφών, καθώς και άλλες σημαντικές πληροφορίες, όπως βαρομετρική πίεση και θερμοκρασία, όπως μπορεί να συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων.

4.2 Η πρόγνωση προσγείωσης παίρνει πολύ συχνά τη μορφή μιας μετεωρολογικής αναφοράς ρουτίνας ή ειδικά επιλεγμένης αναφοράς στον κώδικα METAR, στην οποία προστίθενται οι κωδικές λέξεις "NOSIG", δηλαδή δεν αναμένεται σημαντική αλλαγή, "BECMG" (γίνεται), ή "TEMPO" (προσωρινά), ακολουθούμενες από την αναμενόμενη αλλαγή. Η δίωρη χρονική διάρκεια ισχύος αρχίζει από την ώρα της μετεωρολογικής αναφοράς.

AMC OPS 3.300

Υποβολή σχεδίου πτήσης ATS

Βλέπε JAR-OPS 3.300

1 Πτήσεις χωρίς σχέδιο πτήσης ATS. Σε περίπτωση που είναι αδύνατο να υποβληθεί ή να κλείσει το σχέδιο πτήσης ATS λόγω έλλειψης ευκολιών ATS ή οποιωνδήποτε άλλων μέσων επικοινωνιών με ATS, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες, οδηγίες και κατάλογο εξουσιοδοτημένων προσώπων που θα είναι υπεύθυνα για τη συνέγερση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

2 Για να εξασφαλισθεί ότι κάθε πτήση εντοπίζεται συνεχώς, αυτές οι οδηγίες πρέπει:

α. Να παρέχουν στο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο τουλάχιστον τις πληροφορίες που απαιτείται να περιλαμβάνονται σε σχέδιο πτήσης VFR, καθώς και τον τόπο, ημερομηνία και υπολογιζόμενο χρόνο για αποκατάσταση επικοινωνιών,

β. Εάν ένα αεροπλάνο έχει καθυστερήσει ή χαθεί, να προβλέπουν για ειδοποίηση των αρμόδιων ATS ή των ευκολιών έρευνας και διάσωσης, και

γ. Να προβλέπουν ότι οι πληροφορίες θα διατηρούνται σε ένα προσδιορισμένο σημείο μέχρι την ολοκλήρωση της πτήσης.

IEM OPS 1.305

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του σκάφους ή αποβιβαζόμενους

Βλέπε JAR-OPS 1.305

Όταν γίνεται ανεφοδιασμός ή αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επί του σκάφους, οι δραστηριότητες εξυπηρέτησης εδάφους και οι εργασίες μέσα στο ελικόπτερο, όπως είναι οι υπηρεσίες τροφοδοσίας και καθαρισμού, θα πρέπει να διεξάγονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργούν κίνδυνο και οι διάδρομοι και έξοδοι κινδύνου να παραμένουν ελεύθερες εμποδίων.

IEM OPS 3.307

Ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμου ευρέως φάσματος ("wide-cut")

Βλέπε JAR-OPS 3.307

1 Το "καύσιμο ευρέως φάσματος" (χαρακτηριζόμενο ως JET B, JP-4 ή AVTAG) είναι αεροπορικό καύσιμο στροβιλοκινητήρων, το οποίο στην κλίμακα διύλισης είναι μεταξύ βενζίνης και κηροζίνης, και συνεπώς, συγκρινόμενο με την κηροζίνη (JET A ή JET A1), έχει ιδιότητες υψηλότερης πτητικότητας (τάσης ατμών), χαμηλότερο σημείο ανάφλεξης και χαμηλότερο σημείο πήξης.

2 Οποτεδήποτε είναι εφικτό, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να αποφεύγει τη χρήση καυσίμων ευρέως φάσματος. Σε περίπτωση που διατίθενται μόνο καύσιμα ευρέως φάσματος για ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμου, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να γνωρίζουν ότι η ανάμειξη καυσίμου ευρέως φάσματος και καυσίμου κηροζίνης στροβιλοκινητήρων μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα ένα μίγμα αέρος/καυσίμου στη δεξαμενή, που βρίσκεται σε επίπεδα ανάφλεξης σε θερμοκρασίες περιβάλλοντος. Οι πρόσθετες προφυλάξεις που εκτίθεται κατωτέρω είναι ενδεδειγμένες για την αποφυγή σπινθηρισμού στη δεξαμενή λόγω ηλεκτροστατικής εκκένωσης. Ο κίνδυνος αυτού του τύπου σπινθηρισμού μπορεί να ελαχιστοποιηθεί με τη χρήση ενός πρόσθετου στατικού σκεδαστή στο καύσιμο. Όταν αυτό το πρόσθετο είναι παρόν στις αναλογίες που δηλώνονται στις προδιαγραφές του καυσίμου, οι κανονικές προφυλάξεις ανεφοδιασμού που εκτίθενται κατωτέρω θεωρούνται επαρκείς.

3 Το καύσιμο ευρέως φάσματος θεωρείται "εμπλεκόμενο" τη στιγμή που παρέχεται ή όταν είναι ήδη παρόν στις δεξαμενές του αεροσκάφους.

4 Όταν έχει χρησιμοποιηθεί καύσιμο ευρέως φάσματος, θα πρέπει να καταγράφεται στο Τεχνικό Μητρώο. Οι επόμενοι δύο ανεφοδιασμοί καυσίμου θα πρέπει να θεωρούνται πως επίσης γίνονται με το καύσιμο ευρέως φάσματος εμπλεκόμενο.

5 Σε περίπτωση που γίνεται ανεφοδιασμός/αφαίρεση καυσίμου με καύσιμο στροβιλοκινητήρων που δεν περιέχει σκεδαστή στατικού, και όπου εμπλέκονται καύσιμα ευρέως φάσματος, ενδείκνυται η ουσιαστική μείωση της ροής καυσίμου. Η μειωμένη ροή καυσίμου, όπως συνιστάται από τους προμηθευτές καυσίμου ή/και τους κατασκευαστές αεροπλάνων, παρουσιάζει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

α. Επιτρέπει περισσότερο χρόνο για οποιαδήποτε ανάπτυξη στατικού ηλεκτρισμού στον εξοπλισμό του ανεφοδιασμού να διασκορπιστεί πριν εισέλθει το καύσιμο στη δεξαμενή,

β. Μειώνει οποιαδήποτε φορτία τα οποία μπορεί να αναπτυχθούν από παφλασμό, και

γ. Μέχρι τη βύθιση του ακροφυσίου καυσίμου, μειώνει την ανάπτυξη ατμών στη δεξαμενή, και ως εκ τούτου την έκταση των επιπέδων ανάφλεξης του καυσίμου.

6 Η απαιτούμενη μείωση του ρυθμού ροής εξαρτάται από τον εν χρήσει εξοπλισμό ανεφοδιασμού και τον τύπο διήθησης που χρησιμοποιείται στο σύστημα διανομής καυσίμου του ελικοπτέρου. Είναι δύσκολο, συνεπώς, να αναφερθούν συγκεκριμένοι ρυθμοί ροής. Η μείωση του ρυθμού ροής συνιστάται όταν χρησιμοποιείται ανεφοδιασμός με πίεση.

IEM OPS 3.310(β)

Θέσεις καθισμάτων πληρώματος θαλάμου επιβατών

Βλέπε JAR-OPS 3.310(β)

1 Κατά τον καθορισμό των θέσεων καθισμάτων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι αυτές:

i. Βρίσκονται πλησίον εξόδου στο επίπεδο του δαπέδου,

ii. Προσφέρουν καλή οπτική εικόνα της περιοχής(ών) του θαλάμου επιβατών για την οποία το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι υπεύθυνο, και

iii. Έχουν κατανεμηθεί ομοιόμορφα σε ολόκληρο το θάλαμο, με την ανωτέρω σειρά προτεραιότητας.

2 Η παράγραφος 1 ανωτέρω δεν θα πρέπει να θεωρηθεί πως συνεπάγεται ότι, στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότερες θέσεις πληρώματος θαλάμου επιβατών από το απαιτούμενο πλήρωμα, θα πρέπει να αυξηθεί ο αριθμός των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

ACJ OPS 3.346

Πτήση σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης

Βλέπε JAR-OPS 3.346

1. Οι διαδικασίες που πρέπει να καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το σχεδιασμό, τον εξοπλισμό ή τη διαμόρφωση του ελικοπτέρου καθώς επίσης και την απαιτούμενη εκπαίδευση. Για τους λόγους αυτούς, η εκμετάλλευση διαφορετικών τύπων ελικοπτέρου από την ίδια εταιρεία ενδεχομένως να απαιτεί την εκπόνηση διαφορετικών διαδικασιών. Σε κάθε περίπτωση, οι σχετικοί

περιορισμοί είναι εκείνοι οι οποίοι καθορίζονται στο Εγχειρίδιο πτήσης του ελικοπτέρου (AFM) και άλλα έντυπα που εκδίδονται από τον κατασκευαστή.

2. Όσον αφορά στις απαιτούμενες εγγραφές στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, οι διαδικαστικές αρχές οι οποίες ισχύουν στην πτήση σε συνθήκες παγοποίησης αναφέρονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045, A 8.3.8 και θα πρέπει να διασταυρώνονται, όπου είναι αναγκαίο, με συμπληρωματικά, ειδικά για τον τύπο στοιχεία σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045, B 4.1.

3. Τεχνικό περιεχόμενο των διαδικασιών. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι διαδικασίες λαμβάνουν υπόψη τα ακόλουθα:

α. JAR-OPS 3.675,

β. Τον εξοπλισμό και τα όργανα, τα οποία πρέπει να είναι διαθέσιμα για πτήση σε συνθήκες παγοποίησης,

γ. Τους περιορισμούς για πτήση σε συνθήκες παγοποίησης για κάθε φάση της πτήσης. Οι περιορισμοί αυτοί ενδεχομένως να επιβάλλονται από τον εξοπλισμό αποπαγοποίησης ή αντιπαγοποίησης του ελικοπτέρου ή τις απαραίτητες διορθώσεις επιδόσεων οι οποίες πρέπει να γίνουν,

δ. Τα κριτήρια που θα πρέπει να χρησιμοποιήσει το πλήρωμα διακυβέρνησης προκειμένου να εκτιμήσει την επίδραση της παγοποίησης στις επιδόσεις ή/και την ικανότητα ελέγχου του ελικοπτέρου,

ε. Τα μέσα με τα οποία το πλήρωμα διακυβέρνησης εντοπίζει, μέσω οπτικών ενδείξεων ή με τη χρήση του συστήματος ανίχνευσης πάγου του ελικοπτέρου, ότι η πτήση εισέρχεται σε συνθήκες παγοποίησης, και

στ. Τις ενέργειες στις οποίες πρέπει να προβεί το πλήρωμα διακυβέρνησης σε επιδεινούμενη κατάσταση (η οποία μπορεί να εξελιχθεί ταχέως) που έχει ως αποτελέσματα δυσμενή επίδραση στις επιδόσεις ή/και την ικανότητα ελέγχου του ελικοπτέρου, εξαιτίας είτε:

i. της βλάβης του εξοπλισμού αντιπαγοποίησης ή αποπαγοποίησης του ελικοπτέρου να ελέγξει την συσσώρευση πάγου, ή/και

ii. τη συσσώρευση πάγου σε απροστάτευτα σημεία.

4. Εκπαίδευση για επιμελητεία και πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης. Το περιεχόμενο του Εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης, Μέρος Δ, θα πρέπει να αντικατοπτρίζει την εκπαίδευση, τόσο μεταβατική όσο και περιοδική επαναληπτική, η οποία θα απαιτείται για το πλήρωμα διακυβέρνησης, και όλο το άλλο σχετικό επιχειρησιακό προσωπικό προκειμένου να συμμορφώνεται με τις διαδικασίες για επιμελητεία και πτήση σε συνθήκες παγοποίησης.

4.1 Αναφορικά με το πλήρωμα διακυβέρνησης, η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει:

α. Οδηγίες για το πως να αναγνωρίζει, από μετεωρολογικά δελτία ή προγνώσεις οι οποίες διατίθενται πριν από την έναρξη της πτήσης ή κατά την πτήση, τους κινδύνους αντιμετώπισης συνθηκών παγοποίησης κατά μήκος της σχεδιασθείσας διαδρομής, καθώς και πως να τροποποιεί, κατά περίπτωση, την αναχώρηση και τις διαδρομές ή κατατομές της πτήσης,

β. Οδηγίες για επιχειρησιακούς περιορισμούς και όρια και για περιορισμούς και όρια επιδόσεων

γ. Τη χρήση των συστημάτων ανίχνευσης πάγου, αντιπαγοποίησης και αποπαγοποίησης εν πτήσει, τόσο σε κανονικές όσο και μη κανονικές συνθήκες, και

δ. Οδηγίες για τις διάφορες εντάσεις και μορφές συσσώρευσης πάγου και τις επακόλουθες ενέργειες που θα πρέπει να εκτελεσθούν.

4.2 Αναφορικά με τα μέλη πληρώματος, εκτός του πληρώματος διακυβέρνησης, η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει,

α. Την αντίληψη των συνθηκών που πιθανόν να προκαλέσουν μόλυνση στις επιφάνειες, και

β. Την ανάγκη ενημέρωσης του πληρώματος διακυβέρνησης σχετικά με σημαντική συσσώρευση πάγου.

ACJ OPS 3.398

Συστήματα αποφυγής εναερίου συγκρούσεως (ACAS)

Βλέπε JAR-OPS 3.398

1 Σκοπός

1.1 Ο σκοπός του παρόντος ACJ είναι να παρέχει καθοδήγηση στους αερομεταφορείς αεροσκαφών που φέρουν εξοπλισμό συστημάτων αποφυγής εναερίου συγκρούσεως (ACAS I). Περιλαμβάνει πληροφορίες για τις δυνατότητες και τους περιορισμούς του εξοπλισμού, και τις συμβουλευτικές κυκλοφορίες (TA) που μπορεί να δημιουργήσει, μαζί με συμβουλές που αφορούν την κατάλληλη απόκριση του πληρώματος διακυβέρνησης. Παρέχονται επίσης πληροφορίες για τις λεπτομέρειες που θα πρέπει να περιληφθούν σε καταλόγους ελέγχου ενεργειών, και στα Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης και Εκπαίδευσης.

1.2 Κατάλογος ορισμών παρέχεται στο Προσάρτημα Α.

2 Γενικά

2.1 Παρά το γεγονός ότι μια πτήση μπορεί να γίνει με εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, παραμένει στα καθήκοντα του κυβερνήτη να λάβει όλα τα δυνατά μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το αεροσκάφος του δεν συγκρούεται με κανένα άλλο αεροσκάφος. Μπορεί οι πληροφορίες να είναι διαθέσιμες από το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), αλλά αυτό δεν μπορεί να κάνει περισσότερα από του να παρέχει συμβουλές ως προς την εγγύτητα αεροσκάφους που γίνεται αντιληπτό ότι αποτελεί ενδεχόμενη απειλή και, πιθανώς, συμβουλεύουν τον κυβερνήτη ως προς το πώς θα πρέπει να ελιχθεί το αεροσκάφος του για να το αποφύγει.

Το ACAS παρέχει στο πλήρωμα διακυβέρνησης μια ανεξάρτητη υποστήριξη στην οπτική έρευνα και το σύστημα ATC συνεγείροντάς τους για τους κινδύνους σύγκρουσης.

Καθώς οι επιδόσεις του ελικοπτέρου γενικώς δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τα κριτήρια αποφυγής που λαμβάνονται υπόψη στους αλγόριθμους για το ACS II, οι Συμβουλευτικές επιλύσεις (RA) και οι τεχνικές αποφυγής RA δεν καλύπτονται από το παρόν ACJ. Ο όρος "ACAS" αναφέρεται στα συστήματα ACAS I, εκτός εάν δηλώνεται διαφορετικά στο έγγραφο αυτό.

3 Παραδείγματα περιορισμών του εξοπλισμού ACAS

3.1 Εξάρτηση από τον εξοπλισμό ενεργού ερωτο-αποκριτή

Καθώς το ACAS βασίζεται σε πληροφορίες που λαμβάνονται από εναέριους ερωτο-αποκριτές, δεν μπορεί να ανιχνεύσει την παρουσία αεροσκαφών των οποίων οι ερωτο-αποκριτές είναι εκτός ενεργείας ή δεν έχουν επιλεγεί να λειτουργούν. Οι TA δεν θα δημιουργηθούν σε τέτοιες περιστάσεις, και δεν θα δημιουργηθούν σε σχέση με οποιοδήποτε αεροσκάφος που δεν φέρει εξοπλισμό ερωτο-αποκριτή, ή με κάποιο του οποίου ο εξοπλισμό δεν είναι συμβατός με τα διεθνή πρότυπα.

3.2 Περιορισμένη δυνατότητα

Οι εξοπλισμοί ACAS δεν έχουν τη δυνατότητα να επιλύουν με ακρίβεια τη διόπτευση, πορεία ή τους κατακόρυφους βαθμούς των παρείσακτων. Για το σκοπό αυτό, οι χειριστές δεν θα πρέπει να προσπαθούν να ελιχθούν αποκλειστικά επί τη βάσει των πληροφοριών TA (για παράδειγμα σε IMC).

3.3 Εξάρτηση από εξοπλισμό ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους

Καθώς δεν μπορεί να γίνει σύγκριση των υψών ή των επιπέδων πτήσης τόσο του παρείσακτου όσο και του εν λόγω αεροσκάφους, το ACAS δεν εξαρτάται από τον εξοπλισμό ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους (SSR Mode C ή S). Εντούτοις η TA θα δημιουργηθεί, εάν πρέπει, σε αυτές τις περιστάσεις. Στην περίπτωση που συμβεί αυτό, το πλήρωμα διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να καθυστερήσει να κάνει μια συμπληρωματική οπτική έρευνα, εφόσον δεν μπορεί να δει την ενδεχόμενη απειλή και δίνει προειδοποίηση ανησυχίας, με αίτημα βοήθειας από τον ATC ώστε να βοηθηθεί να αποφασίσει εάν θα πρέπει να γίνει αλλαγή του ίχνους πτήσεως.

3.4 Ψευδείς και ενοχλητικές TA

Το ACAS μπορεί να δημιουργήσει ψευδείς και ενοχλητικές TA υπό κανονικές συνθήκες ασφαλούς πτήσεως.

3.4.1 Ψευδείς TA μπορεί να συμβούν ως αποτέλεσμα ελαττωμάτων στον εξοπλισμό ή τα δεδομένα με τα οποία εφοδιάζεται.

3.4.2 Ενοχλητικές TA μπορεί να συμβούν εάν τα ίχνη πτήσης των αεροσκαφών υπολογίζονται από το ACAS ώστε να καταλήγουν σε ενδεχόμενες συγκρούσεις, αλλά οι συμβουλευτικές εκλαμβάνονται από το πλήρωμα διακυβέρνησης σαν να είναι αδικαιολόγητες λόγω:

α. της προτιθέμενης αλλαγής ίχνους πτήσης οποιουδήποτε αεροσκάφους, ή

β. της παρατήρησης ότι υπάρχει επαρκής διαχωρισμός και ότι διατηρείται από αμφότερα τα αεροσκάφη.

Οι TA θα πρέπει να θεωρούνται ως αυθεντικές εκτός εάν ο παρείσακτος έχει αναγνωρισθεί θετικά και έχει εκτιμηθεί ότι δεν αποτελεί ούτε απειλή ούτε κίνδυνο.

3.5 Όρια λειτουργίας

3.5.1 Το ACAS θα εμποδίζεται από τη δημιουργία πλήρους εύρους από TA σε εκείνες τις περιπτώσεις πτήσεως που βρίσκονται εκτός των ελαχίστων υψών που καθορίζονται για τη λειτουργία του εξοπλισμού. Για το λόγο αυτό, το πλήρωμα διακυβέρνησης θα πρέπει να είναι ενήμερο για το πότε το ACAS δεν θα παρέχει πλήρες εύρος πληροφοριών TA.

3.6 Απαιτήσεις ACAS II έναντι των επιδόσεων ελικοπτέρου

3.6.1 Το ACAS II βασίζεται στις πληροφορίες αναφοράς ύψους από τον ερωτο-αποκριτή SSR που εκπέμπει στο Mode C ή Mode S. Οι προκύπτουσες αποκλίσεις ύψους απαιτούν ελάχιστα κριτήρια επιδόσεων για επίλυση της Συμβουλευτικής Πρότασης που δημιουργείται από τους αλγορίθμους του λογισμικού του ACAS II. Για παράδειγμα, ο ελάχιστος βαθμός ταχύτητας προσεγγίσεως κάτω από το επίπεδο πτήσης (FL) 100 είναι 480 κόμβοι, και ο ελάχιστος βαθμός ανόδου ή καθόδου (RCOD) είναι 1.500 πόδια/λεπτό. Τα ελικόπτερα και

τα περισσότερα μικρά αεροσκάφη σταθερών πτερύγων δεν μπορούν να συμμορφωθούν με αυτά τα κριτήρια επιδόσεων και ως εκ τούτου η εγκατάσταση ACAS II (ή ACAS III) δεν θα είναι υποχρεωτική για αυτούς τους τύπους στο μέλλον.

4 Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης και κατάλογοι ελέγχου ενεργειών

4.1 Τα Εγχειρίδια Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να περιλαμβάνουν, στην παρουσίαση του ACAS, πληροφορίες όμοιες με εκείνες που δίνονται στο Τμήμα 2 ανωτέρω. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στο ότι το ACAS δεν πρέπει αν θεωρείται ως υποκατάστατο για την οπτική έρευνα που αναμένεται να τηρείται από το πλήρωμα διακυβέρνησης, ούτε υπάρχει πρόθεση να αντικαταστήσει εξουσιοδότηση που δόθηκε από τον ATC.

4.2 Οι τεχνικές λεπτομέρειες του συστήματος θα πρέπει τουλάχιστον να περιλαμβάνουν σύντομες περιγραφές των:

Πηγών πληροφόρησης, σε σχέση με τις TA,

Ακουστικών και οπτικών ενδείξεων των TA.

Περιορισμών του εξοπλισμού.

4.3 Οι επιχειρησιακές οδηγίες θα πρέπει να καθορίζουν ποιους ελέγχους θα πρέπει να εκτελέσει το πλήρωμα διακυβέρνησης πριν από την απογείωση για να εξασφαλισθεί ότι ο εξοπλισμός ACAS είναι διαθέσιμος, και ποιες ενέργειες θα πρέπει να κάνουν στην περίπτωση που παρουσιασθούν μη κανονικές ή ψευδείς συνθήκες στο έδαφος ή τον αέρα.

4.4 Οι κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού θα πρέπει να καθορίσουν ένα ελάχιστο πρότυπο διάθεσης σε περιπτώσεις όπου το ACAS μπορεί να είναι μερικώς ή πλήρως εκτός λειτουργίας. Από αυτήν την άποψη, πρέπει να λαμβάνεται πλήρως υπόψη οποιαδήποτε ανάλογη νομοθεσία που ενδέχεται να υπάρχει, καθώς και οι συστάσεις που γίνονται από την Αρχή.

4.5 Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να δηλώνουν σαφώς τι ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν από τα πληρώματα μετά από λήψεις TA. Το Τμήμα 6 περιλαμβάνει λεπτομερή καθοδήγηση. Οι οδηγίες θα πρέπει να λαμβάνουν πλήρως υπόψη τις επιχειρησιακές ανάγκες που απορρέουν από τους περιορισμούς του εξοπλισμού, όπως περιγράφονται στο Τμήμα 3.

5 Εκπαίδευση

5.1 Ο σκοπός για τον οποίο θα πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση στη χρήση του εξοπλισμού ACAS, είναι να εξασφαλισθεί ότι οι χειριστές κάνουν την πρέπουσα ενέργεια μόλις λάβουν TA.

5.2 Η εκπαίδευση θα πρέπει να παρέχει στα πληρώματα πληροφορίες επαρκείς ώστε να τους δώσει τη δυνατότητα να αντιληφθούν τη λειτουργία του εξοπλισμού ACAS, που περιλαμβάνει τις δυνατότητες και τους περιορισμούς του, καθώς και τις διαδικασίες που πρέπει να χρησιμοποιούν σε απάντηση οποιασδήποτε συμβουλευτικής πληροφορίας που ενδέχεται να δημιουργηθεί.

5.3 Το αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης εδάφους θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

5.3.1 Περιγραφές του εξοπλισμού που φέρεται επί του αεροσκάφους μαζί με τα σχετικά χειριστήρια ελέγχου, ασφαλιστικά κυκλώματα, απεικονίσεις πληροφοριών και όλες τις ακουστικές και οπτικές ενδείξεις.

5.3.2 Μη κανονικές ή ψευδείς συνθήκες, καθώς και διορθωτικές ενέργειες ή ενέργειες θέσεως εκτός ενεργείας, όπως απαιτείται.

5.3.3 Περιγραφικοί όροι που σχετίζονται με το ACAS, και τους περιορισμούς που αναγκαστικά εμποδίζουν τον εξοπλισμό από την παροχή πλήρους προστασίας από προσεγγίζον αεροσκάφος.

5.3.4 Η πλήρης διαδοχή των γεγονότων που μπορεί να ακολουθήσει από την πρώτη στιγμή που καθορίζεται η ύπαρξη ενός παρείσακτου αεροσκάφους μέχρι τη στιγμή που, αμφότερα τα αεροσκάφη συνεχίζουν πάλι στις καθαρές και προτιθέμενες πορείες και, κατά περίπτωση, στα καθορισμένα ύψη ή επίπεδα πτήσης. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάγκη να αρχίσουν ελιγμοί αμέσως μόλις θεωρηθούν αναγκαίοι.

5.4 Η εκπαίδευση εν πτήσει, που καλύπτει την πλήρη λειτουργία του ACAS και περιλαμβάνει επίδειξη των TA, είναι ανέφικτη. Κατά περίπτωση, ένας κατάλληλα εξοπλισμένος εξομοιωτής πτήσης είναι ο περισσότερο επιθυμητός τρόπος παροχής εκπαίδευσης στη χρήση του εξοπλισμού ACAS και εξασφάλισης στα πληρώματα καταστάσεων στις οποίες μπορεί να εξασκηθούν κάνοντας τη δέουσα αντίδραση.

5.5 Θα πρέπει να δημιουργούνται και τηρούνται αρχεία παρεχόμενης εκπαίδευσης και επιτευχθείσας ικανότητας για χρονική περίοδο 2 ετών.

6 Ενέργεια που πρέπει να γίνει όταν ληφθούν TA

6.1 Οι σκοποί της TA είναι να συνεγείρει το πλήρωμα διακυβέρνησης για την παρουσία παρείσακτου αεροσκάφους, το οποίο μπορεί να απαιτεί αλλαγή στο ίχνος πτήσης του εν λόγω αεροσκάφους, και να τους συμβουλεύει ότι θα πρέπει να προσπαθήσουν να αποκτήσουν οπτική επαφή με την ενδεχόμενη απειλή.

6.2 Το πλήρωμα διακυβέρνησης θα πρέπει να αφομοιώσει άμεσα τις πληροφορίες που παρέχονται από την TA, και να αρχίσει οπτική έρευνα σε εκείνο το τμήμα του ουρανού εντός του οποίου θα πρέπει να δει την

ενδεχόμενη απειλή. Θα πρέπει να προετοιμαστεί για ελιγμό του αεροσκάφους εάν είναι αναγκαίο. Εφόσον η ενδεχόμενη απειλή δεν μπορεί να εντοπισθεί και δίνει αιτία ανησυχίας, το πλήρωμα διακυβέρνησης θα πρέπει να ζητήσει βοήθεια από τον ATC.

6.3 Εφόσον η ενδεχόμενη απειλή εντοπισθεί και γίνει αντιληπτό ότι πιθανόν θα καταλήξει σε οριστικό κίνδυνο σύγκρουσης, οι χειριστές θα πρέπει να κάνουν ελιγμούς με το αεροσκάφος τους όπως απαιτείται, εξασφαλίζοντας, όπου είναι δυνατόν, ότι ο ουρανός μπροστά είναι καθαρός από άλλη κυκλοφορία.

6.4 Όταν αποφύγει την ενδεχόμενη απειλή, και υπό τον όρο ότι δεν γίνει αντιληπτή η ύπαρξη άλλων αντιθέσεων, το αεροσκάφος θα πρέπει να επιστρέψει αμέσως στο προτιθέμενο ίχνος πτήσης και ο ATC να ενημερωθεί για οποιαδήποτε απόκλιση από την εξουσιοδότηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

6.5 Διαχείριση αεροσκάφους

6.5.1 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δίνουν έμφαση στο ότι το πλήρωμα διακυβέρνησης θα πρέπει να βεβαιώνεται χρησιμοποιώντας την κάλλιστη ικανότητά του ότι ο εναέριος χώρος στον οποίο προτίθενται να ελιχθούν είναι καθαρός από άλλα αεροσκάφη, και ότι θα πρέπει να πληροφορήσουν τον ATC, το ταχύτερο δυνατό που μπορούν να το πράξουν, για οποιαδήποτε εκτροπή από εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

6.5.2 Θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι οποιαδήποτε απόκλιση από εξουσιοδότηση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας έχει το ενδεχόμενο να προκαλέσει αποσύνθεση στο τακτικό σχέδιο του ελεγκτή, και έτσι ενδέχεται να καταλήξει σε μείωση του διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών διαφορετικών από εκείνα που ενεπλάκησαν αρχικά. Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας όπως τα πληρώματα διατηρούν αποτελεσματικό έλεγχο χώρου και όπως επιστρέψουν στο προτιθέμενο ίχνος πτήσης το συντομότερο που είναι ασφαλές και εφικτό να το πράξουν.

Προσάρτημα Α Ορισμοί

1 ACAS: Ακρωνύμιο για τα συστήματα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.

1.1 ACAS I: Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης που χρησιμοποιεί ερωτήσεις προς, και απαντήσεις από, τους φάρους ερωτο-αποκριτών εναέριου ραντάρ. Παρέχει μόνον συμβουλευτικές κυκλοφορίας.

1.2 ACAS II: Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης που χρησιμοποιεί ερωτήσεις προς, και απαντήσεις από, τους φάρους ερωτο-αποκριτών εναέριου ραντάρ. Παρέχει συμβουλευτικές κυκλοφορίας, και συμβουλευτικές επιλύσεις στο κατακόρυφο επίπεδο. Απαιτεί καθορισμένες ελάχιστες επιδόσεις αεροσκαφών.

1.3 ACAS III: Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης που χρησιμοποιεί ερωτήσεις προς, και απαντήσεις από, τους φάρους ερωτο-αποκριτών εναέριου ραντάρ. Παρέχει συμβουλευτικές κυκλοφορίας, και συμβουλευτικές επιλύσεις στο κατακόρυφο και οριζόντιο επίπεδο. Απαιτεί καθορισμένες ελάχιστες επιδόσεις αεροσκαφών.

2 TCAS: Ακρωνύμιο για τα συστήματα συνέγερσης για κυκλοφορία και αποφυγή σύγκρουσης που έχουν συγκεκριμένες δυνατότητες. Το TCAS, έχει αναπτυχθεί στις ΗΠΑ για την εφαρμογή του ACAS.

Σημείωση: Όταν στο παρόν έγγραφο χρησιμοποιούνται οι όροι "ACAS" και "TCAS", εάν δεν ακολουθούνται από αριθμητικούς δείκτες, είναι γενικοί και αναφέρονται σε οποιοδήποτε σύστημα ACAS Ι Ή TCAS I αντίστοιχα.

3 Προστατευόμενος όγκος: Ο όγκος του εναέριου χώρου που περιλαμβάνει το αεροσκάφος του ACAS το οποίο, όταν διαπερνάται από ή περιέχει παρείσακτο, φυσιολογικά θα καταλήξει στη δημιουργία μιας συμβουλευτικής κυκλοφορίας ή συμβουλευτικής πρότασης.

4 Πλησιέστερο σημείο προσέγγισης (CPA): Το περιστατικό της ελάχιστης απόστασης μεταξύ του αεροσκάφους του ACAS και ενός παρείσακτου. Έτσι, η απόσταση στο πλησιέστερο σημείο προσέγγισης είναι η μικρότερη απόσταση μεταξύ των δύο αεροσκαφών, και ο χρόνος της πλησιέστερης προσέγγισης είναι ο χρόνος κατά τον οποίο συνέβη.

5 Συμβουλευτική κυκλοφορίας (TA): Συμβουλευτικές πληροφορίες που παρέχονται από το ACAS για να προκαλέσουν την προσοχή των πληρωμάτων διακυβέρνησης ως προς την εγγύτητα μιας ενδεχόμενης απειλής. Αυτό θα πρέπει να συμβεί όταν από το ACAS γίνεται αντιληπτό ότι ο χρόνος για το CPA έχει φτάσει σε μια επιλεγμένη τιμή, συνήθως 40 δευτερόλεπτα.

5.1 Οι συμβουλευτικές κυκλοφορίας βοηθούν στην απόκτηση οπτικής επαφής, και μπορεί να περιλαμβάνουν απόσταση, ύψος και διόπτευση της ενδεχόμενης απειλής σε σχέση με το αεροσκάφος του ACAS.

5.2 Οι συμβουλευτικές κυκλοφορίας χωρίς ύψος μπορεί επίσης να αναφερθούν από ενδεχόμενη απειλή εξοπλισμένη με ερωτο-αποκριτή Mode A που δεν αναφέρει ύψος.

6 Κυκλοφορία: Αεροσκάφος που έχει έλθει εντός του εύρους επιτήρησης του ACAS.

7 Εγγύτατη κυκλοφορία: Αεροσκάφος που έχει έλθει εντός ± 1.200 ποδών και 6 ν.μ. από το ACAS.

8 Παρείσακτος: Αεροσκάφος εξοπλισμένο με ερωτο-αποκριτή εντός του εύρους επιτήρησης του ACAS για το οποίο το ACAS έχει δημιουργήσει ίχνος.

9 Ενδεχόμενη απειλή: Παρείσακτος που έχει διεισδύσει στην όγκο που προστατεύεται από TA.

10 Συντονισμός: Η διαδικασία με την οποία δύο αεροσκάφη, που είναι εξοπλισμένα με ACAS, επιλέγουν συμβατές RA με την ανταλλαγή συμπληρωμάτων συμβουλευτικής πρότασης.

11 Εμπλεκόμενο αεροσκάφος: Το αεροσκάφος που είναι εξοπλισμένο με ACAS το οποίο μπορεί να απαιτηθεί να ελιχθεί προκειμένου να διατηρήσει επαρκή διαχωρισμό από προσδιορισμένη απειλή.

12 Αυθεντική TA: Ο εξοπλισμός παρέχει μια TA σύμφωνα με τις τεχνικές του προδιαγραφές.

13 Ενοχλητική TA: Ο εξοπλισμός παρέχει μια TA σύμφωνα με τις τεχνικές του προδιαγραφές, αλλά δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος σύγκρουσης.

14 Ψευδής TA: Σφάλμα ή βλάβη του συστήματος προκαλεί τον εξοπλισμό να παρέχει TA που δεν είναι σύμφωνη με τις τεχνικές του προδιαγραφές.

Σημείωση: Η FAA έχει δημοσιεύσει κατάλογο ορισμών, οι λεπτομέρειες του οποίου μπορεί να ποικίλουν ελαφρώς από μερικές εξ εκείνων που δίνονται παραπάνω. Άλλες που είναι πιθανόν να είναι σημαντικές φαίνονται παρακάτω:

α) Συνέγερση: Ένδειξη (οπτική ή ακουστική) η οποία παρέχει πληροφορίες στο πλήρωμα διακυβέρνησης με έγκαιρο τρόπο σχετικά με μη κανονική κατάσταση.

β) Παρείσακτος: Ένας στόχος ο οποίος έχει ικανοποιήσει τα κριτήρια ανίχνευσης της συμβουλευτικής κυκλοφορίας.

IEM OPS 3.400
Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης
Βλέπε JAR-OPS 3.400

Ο εν πτήσει προσδιορισμός της καταλληλότητας της FATO θα πρέπει να βασίζεται στην πιο πρόσφατη διαθέσιμη αναφορά, κατά προτίμηση όχι περισσότερο από 30 λεπτά πριν από τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης.

IEM OPS 3.405(α)
Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης – Αντίστοιχη θέση
Βλέπε JAR-OPS 3.405(α)

Η “αντίστοιχη θέση” που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.405 μπορεί να προσδιοριστεί με τη χρήση απόστασης DME, κατάλληλα τοποθετημένου NDB ή VOR, SRE ή σταθερό σημείο PAR ή οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο σταθερό σημείο που προσδιορίζει ανεξάρτητα τη θέση του ελικοπτέρου.

AMC OPS 3.420(ε)
Αναφορά περιστατικού επικίνδυνων υλικών
Βλέπε JAR-OPS 3.420(ε)

1 Προκειμένου να βοηθήσουν τις υπηρεσίες εδάφους στην προετοιμασία για την προσγείωση ελικοπτέρου σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, είναι απαραίτητο όπως δοθούν στην αρμόδια μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας επαρκείς και ακριβείς πληροφορίες σχετικά με οποιαδήποτε επικίνδυνα υλικά επί του σκάφους. Οποτεδήποτε είναι δυνατόν, αυτές οι πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν το κανονικό όνομα αποστολής ή/και τον αριθμό UN/ID, την κατηγορία/τμήμα και για την Κατηγορία 1 την ομάδα συμβατότητας, οποιονδήποτε προσδιορισμένο επικουρικό κίνδυνο, την ποσότητα και τη θέση επί του ελικοπτέρου.

2 Όταν δεν θεωρείται δυνατό να περιληφθούν όλες οι πληροφορίες, θα πρέπει να δίνονται τα τμήματα εκείνα που κρίνονται σχετικότερα με τις περιστάσεις, όπως οι αριθμοί UN/ID ή κατηγορίες/τμήματα και ποσότητα.

ACJ OPS 3.426
Αναφορά ωρών πτήσεως
Βλέπε JAR-OPS 3.426

Η απαίτηση του JAR-OPS 3.426 μπορεί να επιτευχθεί διαθέτοντας είτε:

– τις ώρες πτήσεως κάθε ελικοπτέρου – αναγνωριζόμενου από τον αριθμό σειράς και το σήμα νηολόγησης αυτού – κατά τη διάρκεια του παρελθόντος ημερολογιακού έτους, είτε

– τις συνολικές ώρες πτήσεως κάθε ελικοπτέρου – αναγνωριζόμενου από τον αριθμό σειράς και το σήμα νηολόγησης αυτού – κατά την 31η Δεκεμβρίου του παρελθόντος ημερολογιακού έτους.

Όπου είναι δυνατόν, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει διαθέσιμη, για κάθε ελικόπτερο, την ανάλυση των ωρών για CAT, εναέριες εφαρμογές, γενική αεροπορία. Εφόσον δεν μπορούν να καθοριστούν οι ακριβείς ώρες για τη λειτουργική δραστηριότητα, θα είναι επαρκής η εκτιμώμενη αναλογία.

AMC/IEM E – ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΑΝΤΟΣ ΚΑΙΡΟΥ

AMC OPS 3.430(β)(4)
Επίδραση προσωρινής βλάβης ή υποβαθμισμένου εξοπλισμού εδάφους στα ελάχιστα προσγείωσης

Βλέπε JAR-OPS 3.430(β)(4)

1 Εισαγωγή

1.1 Η παρούσα παρέχει στους αερομεταφορείς οδηγίες, για τα πληρώματα διακυβέρνησης, σχετικά με τις επιδράσεις στα ελάχιστα προσγείωσης των προσωρινών βλαβών ή υποβάθμισης του εξοπλισμού εδάφους.

1.2 Οι ευκολίες του αεροδρομίου αναμένεται να είναι εγκατεστημένες και συντηρημένες ως προς τα πρότυπα που καθορίζονται στα Παραρτήματα 10 και 14 του ICAO. Οποιαδήποτε ελαττώματα αναμένεται να διορθωθούν χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

2 Γενικά. Οι παρούσες οδηγίες προορίζονται για χρήση τόσο προ πτήσεως όσο και εν πτήσει. Δεν αναμένεται εντούτοις ότι ο κυβερνήτης θα συμβουλεύεται αυτές τις οδηγίες μετά τη διέλευση από τον εξωτερικό ραδιοσημαντήρα ή αντίστοιχη θέση. Εάν ανακοινωθούν βλάβες των βοηθημάτων εδάφους σε τόσο προχωρημένο στάδιο, η προσέγγισης μπορεί να συνεχισθεί κατά την κρίση του κυβερνήτη. Εάν, εντούτοις, ανακοινωθούν βλάβες πριν από τόσο προχωρημένο στάδιο στην προσέγγιση, η επίδρασή τους στην προσέγγιση θα πρέπει να θεωρείται όπως περιγράφεται στους Πίνακες 1Α και 1Β κατωτέρω, και η προσέγγιση ίσως να πρέπει να ματαιωθεί ώστε να το επιτρέψει.

3 Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH)

3.1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι, για αεροπλάνα εξουσιοδοτημένα να διεξάγουν πτητικές λειτουργίες χωρίς DH με τους ελάχιστους περιορισμούς RVR, ισχύουν τα ακόλουθα επιπλέον του περιεχομένου των Πινάκων 1Α και 1Β, κατωτέρω:

i. RVR. Τουλάχιστον μια τιμή RVR πρέπει να είναι διαθέσιμη στο αεροδρόμιο,

ii. Φώτα FATO/διαδρόμου

α. Χωρίς φώτα άκρων FATO/διαδρόμου ή φώτα κεντρικής γραμμής–Μόνον ημέρα, ελάχιστη RVR200μ.,

β. Χωρίς φώτα TDZ – Κανένας περιορισμός,

γ. Χωρίς εφεδρική ισχύ για φώτα FATO/διαδρόμου – Μόνον ημέρα , ελάχιστη RVR 200 μ.

4. Συνθήκες που έχουν εφαρμογή στους Πίνακες 1Α και 1Β

i. Πολλαπλές βλάβες των φώτων FATO/διαδρόμου, πέραν εκείνων που αναφέρονται στον Πίνακα 1Β, δεν είναι αποδεκτές.

ii. Ελαττώματα στα φώτα προσέγγισης και FATO/διαδρόμου αντιμετωπίζονται χωριστά.

iii. Πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II ή III. Δεν επιτρέπεται συνδυασμός ελαττωμάτων στα φώτα FATO/διαδρόμου και τον εξοπλισμό εκτίμησης της RVR.

iv. Βλάβες εκτός του ILS επηρεάζουν μόνο την RVR και όχι το DH.

Πίνακας 1Α – Εξοπλισμός με βλάβη ή υποβάθμιση – επιπτώσεις στα ελάχιστα προσγείωσης

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΜΕ ΒΛΑΒΗ Ή ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ	ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ				
	CAT III B (Σημείωση 1)	CAT III A	CAT II	CAT I	ΜΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ
Εφεδρικός πομπός ILS	Δεν επιτρέπεται		Ουδεμία επίπτωση		
Εξωτερικός ραδιοσημαντήρας	Ουδεμία επίπτωση εάν αντικατασταθεί από δημοσιευμένη αντίστοιχη θέση				Δεν ισχύει
Μέσος ραδιοσημαντήρας	Ουδεμία επίπτωση				Χωρίς επίπτωση, εκτός εάν χρησιμοποιείται ως MAPT
Σύστημα εκτίμησης RVR στην ζώνη επαφής τροχών	Μπορεί να αντικατασταθεί προσωρινά με την RVR μέσου σημείου, εφόσον εγκριθεί από το Κράτος του αεροδρομίου. Η RVR μπορεί να αναφερθεί από ανθρώπινη παρατήρηση			Ουδεμία επίπτωση	
RVR μέσου σημείου ή τέλους διαδρόμου	Ουδεμία επίπτωση				

Ανεμόμετρο για τον εν χρήσει διάδρομο	Ουδεμία επίπτωση εάν είναι διαθέσιμη άλλη πηγή εδάφους
Κυψελομετρητής	Ουδεμία επίπτωση

Σημείωση 1: Για πτητικές λειτουργίες CAT IIIB χωρίς DH, βλέπε επίσης παράγραφο 3 ανωτέρω.

Πίνακας 1Β– Εξοπλισμός με βλάβη ή υποβάθμιση – επιπτώσεις στα ελάχιστα προσγείωσης

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΜΕ ΒΛΑΒΗ Η ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ	ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ				
	CAT III B (Σημείωση 1)	CAT III A	CAT II	CAT I	ΜΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ
Φώτα προσέγγισης	Δεν επιτρέπεται για πτητικές λειτουργίες με DH > 50 πόδια		Δεν επιτρέπεται	Ελάχιστα όπως για έλλειψη ευκολιών	
Φώτα προσέγγισης, εκτός από τα τελευταία 210 μ.	Δεν έχει επιπτώσεις		Δεν επιτρέπεται	Ελάχιστα όπως για έλλειψη ευκολιών	
Φώτα προσέγγισης, εκτός από τα τελευταία 420 μ.	Ουδεμία επίπτωση			Ελάχιστα όπως για ενδιάμεσες ευκολίες	
Εφεδρική ισχύς για τα φώτα προσέγγισης	Ουδεμία επίπτωση		RVR όπως για βασικές ευκολίες CAT I		Ουδεμία επίπτωση
Σύστημα φώτων FATO	Δεν επιτρέπεται			Ελάχιστα όπως για βασικές ευκολίες Μόνον ημέρα	
Φώτα άκρων διαδρόμου	Μόνον ημέρα				
Φώτα κεντρικής γραμμής	RVR 300 μ. – Μόνον ημέρα		RVR 300 μ. – Ημέρα 550 μ – Νύχτα	Ουδεμία επίπτωση	
Διαχωρισμός φώτων κεντρικής γραμμής αυξημένος στα 30 μ.	RVR 150 μ.	Δεν έχει επιπτώσεις			
Φώτα ζώνης επαφής τροχών	RVR 200 μ. – Ημέρα 300 μ. – Νύχτα	RVR 300 μ. – Ημέρα 550 μ. – Νύχτα		Ουδεμία επίπτωση	
Εφεδρική ισχύς για τα φώτα της FATO	Δεν επιτρέπεται			Ουδεμία επίπτωση	
Σύστημα φώτων τροχοδρόμου	Ουδεμία επίπτωση – εκτός από καθυστερήσεις λόγω μειωμένου ρυθμού κίνησης				

Σημείωση 1: Για πτητικές λειτουργίες CAT IIIB χωρίς DH, βλέπε επίσης παράγραφο 3 ανωτέρω.

IEM στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.430
Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430

Τα ελάχιστα που αναφέρονται στο παρόν Προσάρτημα βασίζονται στην πείρα των βοηθημάτων προσέγγισης που χρησιμοποιούνται συνήθως. Αυτό δεν σημαίνει ότι αποκλείεται η χρήση άλλων συστημάτων καθοδήγησης όπως απεικόνισης δεδομένων σε οθόνη (HUD) και συστημάτων επαύξησης της όρασης (EVS), θα χρειαστεί όμως να αναπτυχθούν τα ισχύοντα ελάχιστα για τέτοια συστήματα, σύμφωνα με τις ανάγκες.

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430 υποπαράγραφος (α)(3)(i)
Διαδικασίες αναχώρησης από ελικοδρόμιο ξηράς
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430 υποπαράγραφος (α)(3)(i)

Η βάση νεφών και η ορατότητα θα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να επιτρέπουν στο ελικόπτερο να αποφύγει τα νέφη στο TDP, και στον χειριστή που πετάει να παραμένει εν όψει της επιφανείας μέχρις ότου φτάσει στην ελάχιστη ταχύτητα πτήσης σε IMC που δίνεται στο HFM.

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430 υποπαράγραφος (δ)
Καθορισμός ελάχιστης RVR για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II και III
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430 υποπαράγραφος (δ)

1 Γενικά

1.1 Κατά τον καθορισμό ελάχιστης RVR για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας II, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δίνουν προσοχή στις ακόλουθες πληροφορίες, οι οποίες προέρχονται από το ECAC Doc 17, 3^{η}

Έκδοση, Τμήμα Α. Αυτό έχει διατηρηθεί για γενικότερη πληροφόρηση και, σε κάποιο βαθμό, για ιστορικούς λόγους, αν και ενδεχομένως να προκύπτουν κάποιες ασυμφωνίες με την τρέχουσα πρακτική.

1.2 Από την έναρξη των πτητικών λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας επινοήθηκαν διάφορες μέθοδοι για τον υπολογισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου από την άποψη αποφασιστικού σχετικού ύψους και ορατής απόστασης διαδρόμου. Ο καθορισμός του αποφασιστικού σχετικού ύψους για μια πτητική λειτουργία είναι σχετικά ένα απλό θέμα, αλλά η καθιέρωση της ελαχίστης RVR που σχετίζεται με το αποφασιστικό σχετικό ύψους, έτσι ώστε να παρέχεται υψηλή πιθανότητα ότι οι απαιτούμενες οπτικές αναφορές θα είναι διαθέσιμες σε εκείνο το αποφασιστικό σχετικό ύψος, υπήρξαν πολύ προβληματικές.

1.3 Οι μέθοδοι που έχουν υιοθετηθεί από τα διάφορα Κράτη προκειμένου να επιλύσουν τη σχέση DH/RVR αναφορικά με πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ, ποικίλουν σημαντικά. Σε μια περίπτωση, υπήρξε μια απλή προσέγγιση η οποία συνεπαγόταν την εφαρμογή εμπειρικών δεδομένων, βασισμένων σε πραγματική εμπειρία πτητικής εκμετάλλευσης σε ιδιαίτερο περιβάλλον. Αυτή έχει δώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα για εφαρμογή εντός του περιβάλλοντος για το οποίο αναπτύχθηκε. Σε άλλη περίπτωση χρησιμοποιήθηκε πιο περίπλοκη μέθοδος, η οποία έκανε χρήση ενός πολύ σύνθετου υπολογιστικού προγράμματος προκειμένου να συνυπολογίσει ένα ευρύ φάσμα μεταβλητών. Στη δεύτερη περίπτωση, εντούτοις, προέκυψε ότι με τη βελτίωση των επιδόσεων των οπτικών βοηθημάτων, και την αυξημένη χρήση αυτόματου εξοπλισμού στα νέα μεγαλύτερα αεροσκάφη, οι περισσότερες μεταβλητές αλληλοαναιρούνται, και μπορεί να κατασκευασθεί ένας απλός πίνακας ταξινόμησης, ο οποίος έχει εφαρμογή σε μεγάλο εύρος αεροσκαφών. Οι βασικές αρχές οι οποίες τηρούνται στην εκπόνηση των τιμών ενός τέτοιου πίνακα είναι ότι η κλίμακα οπτικής αναφοράς που απαιτείται από τον χειριστή στο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος εξαρτάται από την εργασία που πρέπει να εκτελέσει, και πως ο βαθμός στον οποίο εμποδίζεται η όρασή του εξαρτάται από το παρεμβατικό μέσο, αναφορικά δε με την ομίχλη, ο γενικός κανόνας είναι πως πυκνώνει με την αύξηση του ύψους. Έρευνες που έκαναν χρήση εξομοιωτών πτήσης σε συνδυασμό με δοκιμαστικές πτήσεις απέδειξαν τα ακόλουθα:

α. Οι περισσότεροι χειριστές απαιτούν να αποκτηθεί οπτική επαφή 3 περίπου δευτερόλεπτα πάνω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, παρόλο που έχει παρατηρηθεί, ότι αυτό μειώνεται περίπου στο ένα δευτερόλεπτο όταν χρησιμοποιείται αυτόματο σύστημα προσγείωσης που λειτουργεί υπό αστοχία,

β. Για τον προσδιορισμό της πλευρικής θέσης και της ταχύτητας συνάντησης του ίχνους, οι περισσότεροι χειριστές χρειάζεται να δουν όχι λιγότερο από ένα τμήμα 3 φώτων της κεντρικής γραμμής των φώτων προσέγγισης, ή της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου, ή των φώτων των άκρων του διαδρόμου,

γ. Για την καθοδήγηση της τροχοδρόμησης, οι περισσότεροι χειριστές χρειάζεται να δουν ένα εγκάρσιο στοιχείο του εδάφους, δηλ. μια εγκάρσια συστοιχία φώτων προσέγγισης, το κατώφλι προσγείωσης ή μια δεσμίδα φωτισμού της ζώνης επαφής τροχών,

δ. Προκειμένου να γίνει ακριβής διόρθωση του ίχνους πτήσης κατά το κατακόρυφο επίπεδο, όπως η ανακοπή, χρησιμοποιώντας αποκλειστικά οπτικές ενδείξεις, οι περισσότεροι χειριστές χρειάζεται να δουν ένα σημείο επί του εδάφους το οποίο έχει μικρή ή μηδενική ταχύτητα φαινομενικής κίνησης ως προς το αεροσκάφος, και

ε. Αναφορικά με τη δομή της ομίχλης, δεδομένα που συγκεντρώθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο σε περίοδο 20 ετών έχουν δείξει ότι στην βαθιά σταθερή ομίχλη, υπάρχει 90% πιθανότητα πως η κεκλιμένη ορατή απόσταση από ύψη όρασης μεγαλύτερα των 15 ποδών άνωθεν του εδάφους θα είναι μικρότερη από την οριζόντια ορατότητα στο επίπεδο του εδάφους, δηλ. την RVR. Δεν διατίθενται προς το παρόν δεδομένα για να δείξουν ποια είναι η σχέση μεταξύ της κεκλιμένης ορατής απόστασης και της RVR σε άλλες συνθήκες χαμηλής ορατότητας όπως χιονοθύελλα, σκόνη ή δυνατή βροχή, αλλά υπάρχουν κάποιες ενδείξεις στις αναφορές των χειριστών ότι, σε τέτοιες συνθήκες, η έλλειψη αντίθεσης μεταξύ των οπτικών βοηθημάτων και του υπόβαθρου μπορεί να δημιουργήσει σχέση παρόμοια με αυτή που παρατηρείται στην ομίχλη.

2 Πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ

2.1 Η επιλογή των διαστάσεων των απαιτούμενων οπτικών τμημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙ βασίζεται στις ακόλουθες οπτικές προϋποθέσεις:

α. Απαιτείται να είναι εν όψει ένα οπτικό τμήματος όχι λιγότερο από 90 μέτρα στο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, προκειμένου ο χειριστής να έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί ένα αυτόματο σύστημα,

β. Απαιτείται να είναι εν όψει ένα οπτικό τμήματος όχι λιγότερο από 120 μέτρα, προκειμένου ο χειριστής να έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει με το χέρι τον έλεγχο της στάσης διατοιχισμού στο και κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

γ. Σχετικά με την προσγείωση με προσωπικό έλεγχο χρησιμοποιώντας μόνον εξωτερικές οπτικές ενδείξεις, θα απαιτείται ορατό τμήμα 225 μέτρων στο σχετικό ύψος στο οποίο αρχίζει η ανακοπή προκειμένου ο χειριστής να αποκτήσει επαφή με ένα σημείο του εδάφους με χαμηλή σχετική ταχύτητα.

Σημείωση: Πριν από τη χρησιμοποίηση ILS Κατηγορίας II για αυτόματη προσγείωση, θα πρέπει να βεβαιωθεί η ποιότητα του ίχνους ευθυγράμμισης μεταξύ 50 ποδών και σημείου επαφής τροχών.

ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 to JAR-OPS 3.430 υποπαράγραφος (θ)
Ελιγμός εξ όψεως (κυκλικός)
Βλέπε Προσάρτημα 1 to JAR-OPS 3.430 υποπαράγραφος (θ)

1 Γενικά

1.1 Η διαδικασία προσέγγισης ελικοπτέρου με εναέριο ραντάρ (ARA) μπορεί να έχει μέχρι πέντε ξεχωριστά τμήματα. Αυτά είναι τα τμήματα της άφιξης, αρχικής, ενδιάμεσης, τελικής και αποτυχημένης προσέγγισης. Επιπλέον, θα πρέπει να εξετασθούν οι απαιτήσεις του κυκλικού ελιγμού για προσγείωση υπό συνθήκες όψεως. Τα μεμονωμένα τμήματα της προσέγγισης μπορεί να αρχίζουν και να τελειώνουν σε προσδιορισμένα σταθερά σημεία, όμως τα τμήματα μιας ARA μπορεί συχνά να αρχίζουν σε καθορισμένα σημεία που δεν είναι σταθερά.

1.2 Τα σταθερά σημεία, ή τα σημεία, ονομάζονται για να συμπίπτουν με το σχετικό τμήμα. Για παράδειγμα, το ενδιάμεσο τμήμα αρχίζει από το ενδιάμεσο σταθερό σημείο (IF) και τελειώνει στο σταθερό σημείο τελικής προσέγγισης (FAF). Όταν κανένα σταθερό σημείο δεν διατίθεται ή δεν είναι κατάλληλο, τα τμήματα αρχίζουν και τελειώνουν σε καθορισμένα σημεία. Για παράδειγμα, το ενδιάμεσο σημείο (IP) και το σημείο τελικής προσέγγισης (FAP). Η σειρά με την οποία το παρόν ΙΕΜ συζητά τα τμήματα είναι η σειρά με την οποία ο χειριστής θα τα πετάξει σε μια ολοκληρωμένη διαδικασία: δηλαδή, από την άφιξη μέσω του αρχικού και ενδιάμεσου μέχρι την τελική προσέγγιση και, εάν είναι αναγκαίο, την αποτυχημένη προσέγγιση.

1.3 Μόνον εκείνα τα τμήματα που απαιτούνται από τις τοπικές συνθήκες, που ισχύουν κατά το χρόνο της προσέγγισης, χρειάζεται να περιληφθούν σε μια διαδικασία. Κατά την εκπόνηση της διαδικασίας, το ίχνος τελικής προσέγγισης, (το ποίου θα πρέπει να είναι προσανατολισμένο έτσι ώστε να είναι ουσιωδώς προς τον άνεμο) θα πρέπει πρώτα να αναγνωρίζεται σαν να είναι το λιγότερο ευέλικτο και το πλέον κρίσιμο από όλα τα τμήματα. Όταν έχουν προσδιοριστεί η προέλευση και ο προσανατολισμός της τελικής προσέγγισης, τα άλλα αναγκαία τμήματα θα πρέπει να ενσωματωθούν σε αυτό, ώστε να σχηματισθεί ένα μεθοδικό σχέδιο ελιγμού το οποίο δεν δημιουργεί μη αποδεκτό φόρτο εργασίας για το πλήρωμα διακυβέρνησης.

1.4 Παραδείγματα διαδικασιών προσέγγισης με εναέριο ραντάρ, κατακόρυφης κατατομής και διαδικασιών αποτυχημένης προσέγγισης περιλαμβάνονται στα Σχήματα 1 έως 5.

2 Περιβάλλον εμποδίων

2.1 Κάθε τμήμα της ARA βρίσκεται σε περιοχή πάνω από νερό η οποία έχει ομαλή επιφάνεια στο επίπεδο της θάλασσας. Εντούτοις, λόγω της διέλευσης μεγάλων πλοίων τα οποία δεν απαιτείται να δηλώνουν την παρουσία τους, το ακριβές περιβάλλον εμποδίων δεν μπορεί να προσδιοριστεί. Καθώς είναι γνωστό ότι τα μεγάλα πλοία ή οι κατασκευές φτάνουν σε υψόμετρα που ξεπερνούν τα 500 πόδια AMSL, το ανεξέλεγκτο υπεράκτιο περιβάλλον εμποδίων που ισχύει για τα τμήματα άφιξης, αρχικής και ενδιάμεσης προσέγγισης μπορεί λογικά να θεωρηθεί ότι έχει τη δυνατότητα να φτάσει τουλάχιστον στα 500 πόδια AMSL. Όμως, στην περίπτωση των τμημάτων τελικής προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης, εμπλέκονται συγκεκριμένες περιοχές εντός των οποίων δεν επιτρέπονται καθόλου επιστροφές ραντάρ. Σε αυτές τις περιοχές, το ύψος των κορυφών του κύματος και η πιθανότητα ότι μπορεί να υπάρχουν μικρά εμπόδια, τα οποία δεν είναι ορατά στο ραντάρ, καταλήγουν σε μη ελεγχόμενο περιβάλλον επιφανείας το οποίο εκτείνεται σε υψόμετρο 50 ποδών AMSL.

2.2 Υπό κανονικές συνθήκες, η σχέση μεταξύ της διαδικασίας προσέγγισης και του περιβάλλοντος των εμποδίων διέπεται σύμφωνα με τη γενική ιδέα ότι είναι πολύ εύκολο να ισχύει κατακόρυφος διαχωρισμός κατά τη διάρκεια των τμημάτων άφιξης, αρχικού και ενδιάμεσου, ενώ ο οριζόντιος διαχωρισμός, ο οποίος είναι πολύ πιο δύσκολος να εξασφαλισθεί σε μη ελεγχόμενο περιβάλλον, εφαρμόζεται μόνο στα τμήματα της τελικής και αποτυχημένης προσέγγισης.

3 Τμήμα άφιξης

3.1 Το τμήμα της άφιξης αρχίζει από το τελευταίο σταθερό σημείο ναυτιλίας της διαδρομής, όπου το αεροσκάφος αφήνει τη διαδρομή του ελικοπτέρου, και τελειώνει είτε στο αρχικό σταθερό σημείο προσέγγισης (IAF) είτε, εφόσον δεν απαιτείται αναστροφή πορείας ούτε όμοιος ελιγμός, στο IF. Για το τμήμα άφιξης θα πρέπει να ισχύουν τα τυποποιημένα κριτήρια αποφυγής εμποδίων κατά τη διαδρομή.

4. Τμήμα αρχικής προσέγγισης

4.1 Το τμήμα αρχικής προσέγγισης απαιτείται μόνον όταν είναι αναγκαία αναστροφή πορείας, ίχνος κράτησης ή διαδικασία τόξου για σύνδεση με το ίχνος ενδιάμεσης προσέγγισης. Το τμήμα αρχίζει στο IAF και με την ολοκλήρωση του ελιγμού τελειώνει στο ενδιάμεσο σημείο (IP). Η ελάχιστη απόσταση αποφυγής εμποδίων (MOC) που έχει ορισθεί για το τμήμα αρχικής προσέγγισης είναι 1.000 πόδια.

5 Τμήμα ενδιάμεσης προσέγγισης

5.1 Το τμήμα ενδιάμεσης προσέγγισης αρχίζει στο IP, ή στην περίπτωση "κατευθείαν" προσεγγίσεων, όπου δεν υπάρχει τμήμα αρχικής προσέγγισης, αρχίζει στο IF. Το τμήμα τελειώνει στο FAP και δεν θα πρέπει να έχει μήκος μικρότερο από 2 ν.μ. Ο σκοπός του ενδιάμεσου τμήματος είναι να ευθυγραμμίζει και να προετοιμάζει το ελικόπτερο για την τελική προσέγγιση. Κατά τη διάρκεια του ενδιάμεσου τμήματος το ελικόπτερο θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με το ίχνος της τελικής προσέγγισης, η ταχύτητα θα πρέπει να σταθεροποιείται, ο προορισμός θα πρέπει να αναγνωρίζεται στο ραντάρ και οι περιοχές τελικής προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης θα πρέπει να αναγνωρίζονται και να επιβεβαιώνεται ότι είναι καθαρές από επιστροφές ραντάρ. Η MOC που έχει ορισθεί για το ενδιάμεσο τμήμα είναι 500 πόδια.

6 Τμήμα τελικής προσέγγισης

6.1 Το τμήμα τελικής προσέγγισης αρχίζει στο FAP και τελειώνει στο σημείο αποτυχημένης προσέγγισης (MAPt). Η περιοχή τελικής προσέγγισης, η οποία θα πρέπει να αναγνωρισθεί στο ραντάρ, παίρνει τη μορφή διαδρόμου μεταξύ της FAP και της επιστροφής ραντάρ του προορισμού. Αυτός ο διάδρομος δεν θα πρέπει να είναι λιγότερο από 2 ν.μ. πλατύς προκειμένου το προβαλλόμενο ίχνος του ελικοπτέρου να μην περνάει πλησιέστερα από 1 ν.μ. από τα εμπόδια που βρίσκονται εκτός της περιοχής.

6.2 Με τη διέλευση του FAP, το ελικόπτερο θα κατέλθει κάτω από το ύψος ενδιάμεσης προσέγγισης, και θα ακολουθήσει μια βαθμίδα καθόδου η οποία δεν θα πρέπει να είναι πιο απότομη από 6,5%. Σε αυτή τη φάση, θα χαθεί ο κατακόρυφος διαχωρισμός από το υπεράκτιο περιβάλλον εμποδίων. Εντούτοις, εντός της περιοχής τελικής προσέγγισης, το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (MDA), θα παρέχει διαχωρισμό από το περιβάλλον της επιφανείας. Η κάθοδος από το 1.000 πόδια AMSL στα 200 πόδια AMSL με σταθερή βαθμίδα 6,5% θα συνεπάγεται οριζόντια απόσταση 2 ν.μ. Προκειμένου να εφαρμοσθεί η οδηγία ότι η διαδικασία δεν θα πρέπει να δημιουργεί απαράδεκτα υψηλό φόρτο εργασίας για το πλήρωμα διακυβέρνησης, οι απαιτούμενες ενέργειες οριζοντίωσης στο MDH, η αλλαγή πορείας στο σημείο έναρξης εκτροπής (OIP), και η στροφή απομάκρυνσης στο MARt δεν θα πρέπει να συμβούν κατά την ίδια στιγμή. Συνεπώς, το FAP δεν θα πρέπει κανονικά να βρίσκεται σε λιγότερο από 4 ν.μ. από τον προορισμό.

6.3 Κατά την τελική προσέγγιση, θα πρέπει να εφαρμόζεται διόρθωση για την εκτροπή και θα πρέπει να προσδιορίζεται η πορεία η οποία, εφόσον τηρείται, θα φέρει το ελικόπτερο κατ' ευθείαν στον προορισμό. Εξυπακούεται ότι, σε ένα OIP που βρίσκεται σε απόσταση 1,5 ν.μ., αλλαγή πορείας 10° είναι πιθανόν να καταλήξει σε εκτροπή ίχνους 15° στο 1 ν.μ., και η προέκταση της κεντρικής γραμμής του νέου ίχνους μπορεί να αναμένεται να έχει μια μέση θέση που βρίσκεται κάπου 300-400 μέτρα προς τη μια πλευρά της κατασκευής προορισμού. Το περιθώριο ασφαλείας που έχει ενσωματωθεί στην αποφασιστική απόσταση (DR) των 0,75 ν.μ. εξαρτάται από το βαθμό προσέγγισης με τον προορισμό. Αν και η ταχύτητα αέρος θα πρέπει να είναι στο εύρος 69/90 κόμβων κατά την τελική προσέγγιση, η ταχύτητα εδάφους, αφού ληφθεί δεόντως υπόψη η ταχύτητα του ανέμου, δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 70 κόμβους.

7 Τμήμα αποτυχημένης προσέγγισης

7.1 Το τμήμα αποτυχημένης προσέγγισης αρχίζει στο MAPt και τελειώνει όταν το ελικόπτερο φτάσει στο ελάχιστο ύψος διαδρομής. Ο ελιγμός αποτυχημένης προσέγγισης είναι μια "αποτυχημένη προσέγγιση με στροφή" η οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 30° και δεν θα πρέπει, φυσιολογικά, να είναι μεγαλύτερη από 45°. Μια στροφή απομάκρυνσης μεγαλύτερη των 45° δεν μειώνει το συντελεστή κινδύνου σύγκρουσης ακόμα περισσότερο, ούτε θα επιτρέψει μικρότερη αποφασιστική απόσταση (DR). Όμως, στροφές μεγαλύτερες των 45° ενδέχεται να αυξήσουν τον κίνδυνο αποπροσανατολισμού του χειριστή και, αναστέλλοντας το βαθμό ανόδου (ιδιαιτέρως στην περίπτωση επανακύκλωσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI)), μπορεί να κρατήσει το ελικόπτερο σε εξαιρετικά χαμηλό επίπεδο για περισσότερο από ότι είναι επιθυμητό.

7.2 Η περιοχή αποτυχημένης προσέγγισης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί θα πρέπει να προσδιοριστεί και να επιβεβαιωθεί ως καθαρή περιοχή στην οθόνη του ραντάρ κατά το τμήμα της ενδιάμεσης προσέγγισης. Η βάση της περιοχής αποτυχημένης προσέγγισης είναι κεκλιμένη επιφάνεια με βαθμίδα 2,5% που αρχίζει από το MDH του MAPt. Η γενική ιδέα είναι ότι ένα ελικόπτερο που εκτελεί αποτυχημένη προσέγγιση με στροφή θα προστατεύεται από τα οριζόντια όρια της περιοχής αποτυχημένης προσέγγισης μέχρι να επιτευχθεί κατακόρυφος διαχωρισμός περισσότερο από 130 πόδια μεταξύ της βάσης της περιοχής και του υπεράκτιου περιβάλλοντος εμποδίων των 500 ποδών AMSL το οποίο επικρατεί εκτός της περιοχής.

7.3 Μια περιοχή αποτυχημένης προσέγγισης, που παίρνει τη μορφή τομέα 45° προσανατολισμένου αριστερά ή δεξιά από το ίχνος τελικής προσέγγισης, που αρχίζει από ένα σημείο 5 ν.μ. πριν από τον προορισμό, και τερματίζει σε τόξο 3 ν.μ. πέραν του προορισμού, φυσιολογικά θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις μιας αποτυχημένης προσέγγισης με στροφή 30°.

8 Η απαιτούμενη οπτική αναφορά

8.1 Η οπτική αναφορά που απαιτείται είναι ότι ο προορισμός θα πρέπει να είναι εν όψει προκειμένου να μπορεί να εκτελεσθεί ασφαλής προσγείωση.

9 Εξοπλισμός ραντάρ

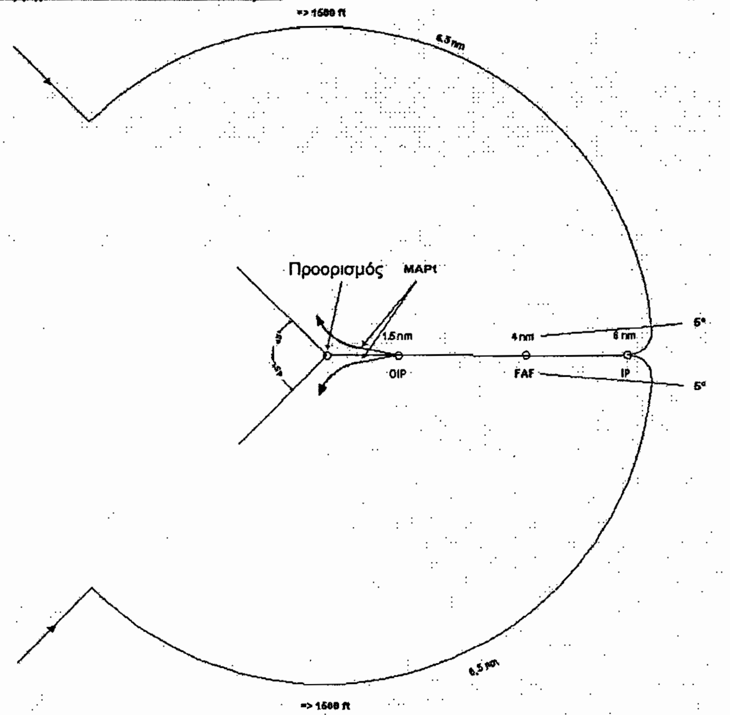
9.1 Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ARA ο εξοπλισμός ραντάρ έγχρωμης χαρτογράφησης με τομέα έρευνας 120° και κλίμακα απόστασης 2,5 ν.μ., μπορεί να καταλήξει σε δυναμικά σφάλματα της ακόλουθης τάξεως:

α. σφάλμα διόπτευσης/τήρησης ίχνους ± 4,5° με ακρίβεια 95%,

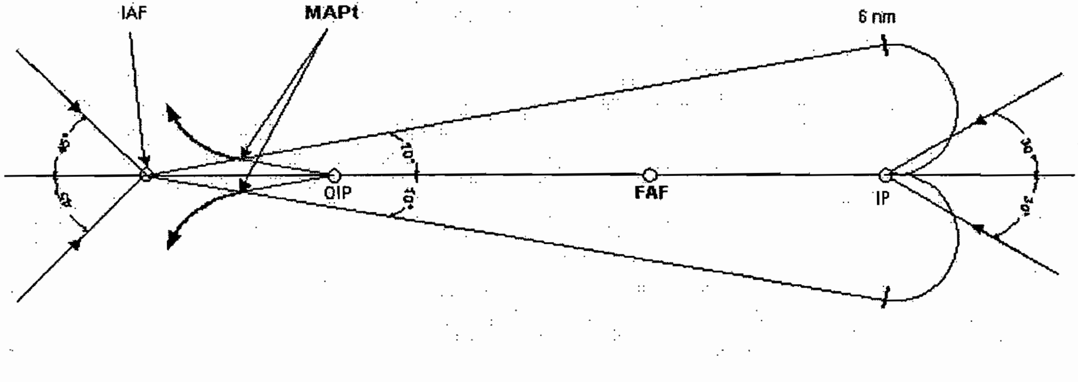
β. μέσο σφάλμα απόστασης – 250 μ.,

γ. τυχαίο σφάλμα απόστασης ± 250 μ. με ακρίβεια 95%,.

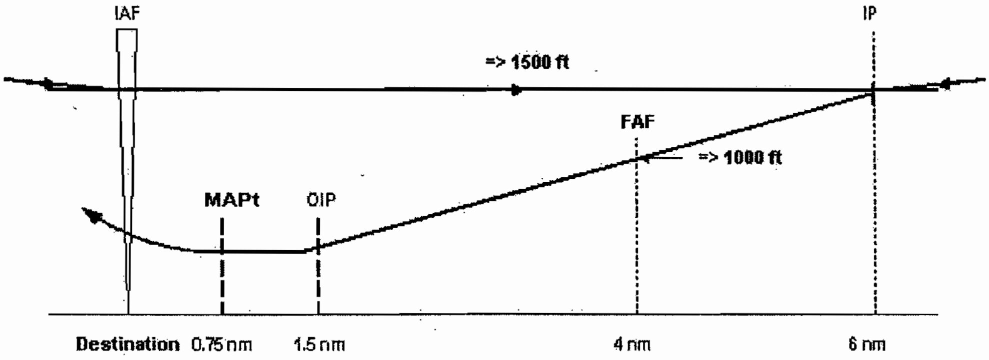
Σχήμα 1 – Διαδικασία Τόξου



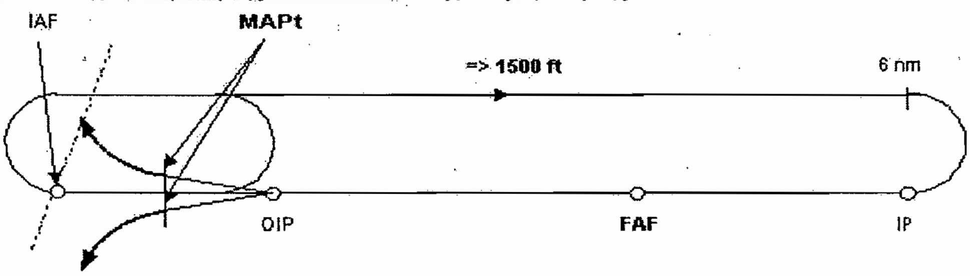
Σχήμα 2 – Διαδικασία βασικής στροφής– Κατ' ευθείαν προσέγγιση



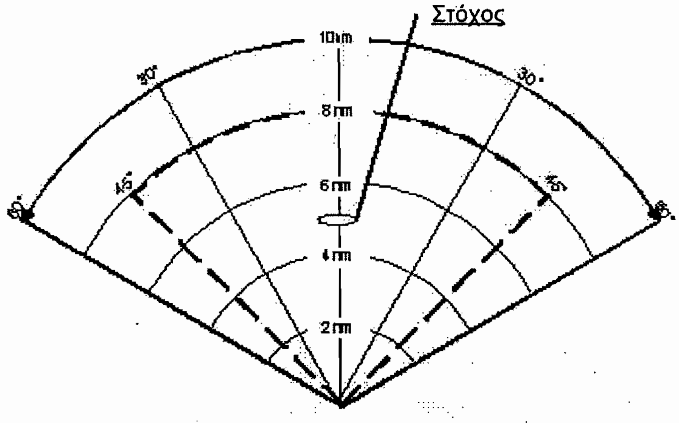
Σχήμα 3 – Κατακόρυφη κάτατομή Προορισμός



Σχήμα 4 – Σχέδιο κράτησης και διαδικασία Ίχνους κράτησης



[Σχήμα 5 – Αριστερή και δεξιά περιοχή αποτυχημένης προσέγγισης



ACJ OPS 3.465
Ελάχιστη ορατότητα για πτητικές λειτουργίες VFR
Βλέπε JAR-OPS 3.465

Όταν επιτρέπεται πτήση με ορατότητα λιγότερη από 5 χλμ., η εμπρόσθια ορατότητα δεν θα πρέπει να είναι λιγότερη από την απόσταση που καλύπτεται από το ελικόπτερο σε 30 δευτερόλεπτα, έτσι ώστε να δίνει επαρκή χρόνο να δει και να αποφύγει εμπόδια (βλέπε τον παρακάτω πίνακα).

Ορατότητα (μ)	**Συμβουλευτική ταχύτητα (κόμβοι)**
800	50
1.500	100
2.000	120

AMC/IEM ΣΤ –ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

ACJ OPS 3.475(γ)(3)(ii)

Συνιστώσα αντιθέτου ανέμου για το ίχνος πτήσεως απογείωσης και προσγείωσης

Βλέπε JAR-OPS 3.475(γ)(3)(ii)

Όταν εξετάζεται η έγκριση της χρήσης αναφερθεισών συνιστωσών ανέμου που υπερβαίνουν το 50% για το ίχνος πτήσεως απογείωσης και προσγείωσης θα πρέπει να εξετάζονται τα παρακάτω:

1 Η εγγύτητα προς την FATO, καθώς και η επαύξηση της ακρίβειας, του εξοπλισμού μέτρησης του ανέμου, και

2 Η ύπαρξη κατάλληλων διαδικασιών σε παράρτημα του Εγχειριδίου Πτήσεως, και

3 Η καθιέρωση μιας περίπτωση ασφαλείας.

ACJ OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)

Κατηγορία Α και Κατηγορία Β

Βλέπε JAR-OPS 3.480(α)(1) και (α)(2)
Βλέπε JAR-OPS 3.485
Βλέπε JAR-OPS 3.515(α)
Βλέπε JAR-OPS 3.540(α)(1)

1 Ελικόπτερα τα οποία έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με οποιοδήποτε από τα παρακάτω πρότυπα, θεωρείται ότι ικανοποιούν τα κριτήρια Κατηγορίας Α του JAR-OPS 3.480(α)(1). Υπό την προϋπόθεση ότι έχουν τις απαραίτητες πληροφορίες επιδόσεων που προγραμματίζονται στο Εγχειρίδιο Πτήσης, αυτά τα ελικόπτερα είναι κατάλληλα για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 ή 2:

α. Πιστοποίηση ως Κατηγορία Α σύμφωνα με το JAR-27 ή JAR-29,

β. Πιστοποίηση ως Κατηγορία Α σύμφωνα με το FAR Μέρος 29,

γ Πιστοποίηση ως Ομάδα Α σύμφωνα με το BCAR Τμήμα Ζ,

δ Πιστοποίηση ως Ομάδα Α σύμφωνα με το BCAR-29,

2 Επιπλέον των ανωτέρω, ορισμένα ελικόπτερα έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το FAR Μέρος 27 και σε συμμόρφωση με το FAR Μέρος 29 απαιτήσεις απομόνωσης κινητήρα όπως καθορίζονται στη Συμβουλευτική Εγκύκλιο AC 27-1 του FAA. Αυτά τα ελικόπτερα ενδέχεται να γίνουν αποδεκτά ως κατάλληλα για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 ή 2, υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνεται συμμόρφωση με τις ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις του JAR-29:

JAR 29.1027(α)	Ανεξάρτητη λίπανση κινητήρα και συστήματος μετάδοσης κίνησης στροφείου.
JAR 29.1187(ε)	
JAR 29.1195(α) και (β)	Πρόβλεψη πυροσβεστικού συστήματος μιας προσπάθειας για κάθε κινητήρα.
JAR 29.1197	
JAR 29.1199	
JAR 29.1201	
JAR 29.1323 (γ)(1)	Δυνατότητα του ενδείκτη ταχύτητας αέρος να υποδεικνύει συνεχώς το αποφασιστικό σημείο απογείωσης.

Σημείωση: Η απαίτηση προσαρμογής πυροσβεστικού συστήματος μπορεί να παραμερίζεται όταν ο κατασκευαστής των ελικοπτέρων μπορεί να επιδείξει αντίστοιχη ασφάλεια, βασισμένη στην εμπειρία εξυπηρέτησης για όλο το στόλο, δείχνοντας ότι η πραγματική επίπτωση πυρκαγιών στις ζώνες φωτιάς του κινητήρα είναι αμελητέα.

3 Οι κανόνες επιδόσεων λειτουργίας των Τμημάτων Ζ, Η και Θ του JAR-OPS Μέρος 3, έχουν σχεδιαστεί σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις επιδόσεων του JAR-29 Έκδοση 1 και FAR Μέρος 29 με την τροποποίηση 29-39. Για ελικόπτερα πιστοποιημένα σύμφωνα με το FAR Μέρος 29 σε προηγούμενη τροποποίηση, ή σύμφωνα με το BCAR Τμήμα Ζ ή BCAR-29, τα δεδομένα επιδόσεων θα πρέπει να έχουν προγραμματισθεί στο Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτέρου σύμφωνα με αυτές τις προηγούμενες απαιτήσεις. Αυτά τα προηγουμένως προγραμματισμένα δεδομένα ενδέχεται να μην είναι πλήρως συμβατά με τους κανόνες του JAR-OPS Μέρος 3. Πριν εγκριθούν πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 1 ή 2, θα πρέπει να

καθορισθεί ότι είναι διαθέσιμα προγραμματισμένα δεδομένα επιδόσεων τα οποία είναι συμβατά με τις απαιτήσεις του Τμήματος Ζ ΄η Η αντίστοιχα.

4 Οποιοδήποτε ελικόπτερο κατάλληλα πιστοποιημένο και ανάλογα εξοπλισμένο θεωρείται ότι ικανοποιεί τα κριτήρια Κατηγορίας Β του JAR-OPS 3.480(α)(2).Τα ελικόπτερα αυτά είναι λοιπόν κατάλληλα για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 3.

IEM OPS 3.480(α)(13)
Ορολογία – Εχθρικό περιβάλλον
Βλέπε JAR-OPS 3.480(α)(13)

Εκείνες οι περιοχές της ανοιχτής θάλασσας που θεωρήθηκε ότι αποτελούν εχθρικό περιβάλλον θα πρέπει να προσδιορίζονται από την Αρχή στις αντίστοιχες Εκδόσεις Αεροναυτικών Πληροφοριών ή άλλη κατάλληλη βιβλιογραφία.

ACJ OPS 3.480(α)(32)
Η εφαρμογή του TODRH
Βλέπε JAR-OPS 3.480(α)(32)

1. ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Οι αρχικοί ορισμοί για τις επιδόσεις του ελικοπτέρου προέρχονται από τα αεροπλάνα˙ γι' αυτό το λόγο ο ορισμός της απόστασης απογείωσης οφείλει πολλά στις πτητικές λειτουργίες από διαδρόμους. Τα ελικόπτερα εξ άλλου μπορούν να επιχειρούν από διαδρόμους, περιφραγμένες και περιορισμένες περιοχές καθώς και ελικοδρόμια στην οροφή κτιρίων – όλα περιβαλλόμενα από εμπόδια. Αναλογικά αυτό είναι ισοδύναμο με απογείωση από διάδρομο με εμπόδια επί και πλησίον αυτού.

Μπορεί επομένως να γίνει αντιληπτό ότι εκτός από την περίπτωση που οι αρχικοί ορισμοί από τα αεροπλάνα προσαρμόστηκαν για ελικόπτερα, η ευελιξία του ελικοπτέρου μπορεί να περιορίζεται από τη γλώσσα των επιχειρησιακών επιδόσεων.

Το παρόν επικεντρώνεται στον κρίσιμο όρο – Απαιτούμενη Απόσταση Απογείωσης (TODRH) – και περιγράφει τις μεθόδους για να επιτευχθεί συμμόρφωση με αυτόν και, ιδιαιτέρως, την εναλλακτική μέθοδο που περιγράφεται στο Παράρτημα 6 Συνημμένο Α 4.1.1.2(β) του ICAO:

Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, ή

Εναλλακτικά, η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης μπορεί να αγνοηθεί υπό την προϋπόθεση ότι το ελικόπτερο με βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος στο TDP μπορεί, όταν συνεχίζει την απογείωση, να αποφύγει όλα τα εμπόδια μεταξύ του τέλους της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης και του σημείου στο οποίο επιτυγχάνει άνοδο με VTOSS και με κάθετο περιθώριο 10,7 μ. (35 ποδών) ή περισσότερο. Ένα εμπόδιο θεωρείται ότι βρίσκεται στο ίχνος του ελικοπτέρου εάν η απόστασή του από το πλησιέστερο σημείο επί της επιφανείας κάτω από την προτιθέμενη γραμμή της πτήσης δεν υπερβαίνει τα 30 μ. ή 1,5 φορές τη μέγιστη διάμετρο του ελικοπτέρου, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο.

2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ TODRH

Ο ορισμός του TODRH από το JAR-OPS 3.480(α)(31) έχει ως εξής:

(31) Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης (TODRH). Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται από την αρχή της απογείωσης μέχρι του σημείου στο οποίο επιτυγχάνονται η V_{TOSS}, ένα επιλεγμένο ύψος και θετική βαθμίδα ανόδου, μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος που διαπιστώνεται στο TDP, και με τις εναπομένουσες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός εγκεκριμένων ορίων λειτουργίας. Το επιλεγμένο ύψος πρέπει να καθορίζεται με τη χρήση των στοιχείων του Εγχειριδίου Πτήσεως Ελικοπτέρου, και πρέπει να είναι τουλάχιστον 10,7 μ. (35 πόδια) πάνω από:

(i) την επιφάνεια απογείωσης, ή

(ii) εναλλακτικά, ένα επίπεδο που ορίζεται από το υψηλότερο εμπόδιο εντός της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης.

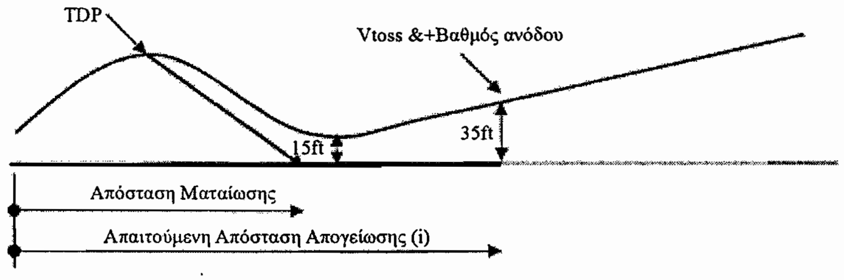
Ο αρχικός ορισμός της TODRH βασίστηκε μόνο στο πρώτο τμήμα του ορισμού.

3. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ)

Στο Παρελθόν, τα ελικόπτερα που είναι πιστοποιημένα στην Κατηγορία Α θα έπρεπε να έχουν, κατ' ελάχιστον, μια διαδικασία "ελεύθερης περιοχής". Αυτή η διαδικασία είναι ανάλογη με τη διαδικασία αεροπλάνου Κατηγορίας Α και θεωρεί διάδρομο (είτε σκυροστρωμένο είτε με χορτάρι) με ομαλή επιφάνεια κατάλληλη για απογείωση αεροπλάνου (βλέπε Σχήμα 1).

Το ελικόπτερο θεωρείται ότι επιβραδύνεται προς την FATO (διάδρομο) εκτός του διαγράμματος HV. Εάν το ελικόπτερο έχει βλάβη κινητήρα πριν από το TDP, πρέπει να είναι ικανό να προσγειωθεί πάλι στην FATO (διάδρομο) χωρίς ζημιά στο ελικόπτερο ή τους επιβάτες· εάν συμβεί βλάβη στο ή μετά το TDP το αεροσκάφος επιτρέπεται να χάσει ύψος – με την προϋπόθεση ότι δεν κατέρχεται κάτω από καθορισμένο ύψος πάνω από την επιφάνεια του εδάφους (συνήθως 15 πόδια εάν το TDP είναι πάνω από 15 πόδια). Τα σφάλματα του χειριστή λαμβάνονται υπόψη αλλά η ομαλή επιφάνεια της FATO περιορίζει τη σοβαρή ζημιά εάν το περιθώριο του σφάλματος μειώνεται (π.χ. από την αλλαγή των συνθηκών ανέμου).

Σχήμα 1 – Απογείωση ελεύθερης περιοχής



Ο αερομεταφορέας πρέπει μόνο να καθορίσει ότι οι απαιτούμενες αποστάσεις είναι εντός της διαθέσιμης απόστασης (απόσταση απογείωσης και απόσταση ματαίωσης). Ο αρχικός ορισμός της TODRH πληροί αυτήν την περίπτωση επακριβώς.

Από το τέλος της TODRH η αποφυγή εμποδίων γίνεται από το βαθμό ανόδου του πρώτου ή δεύτερου τμήματος ανόδου που πληροί την απαίτηση του JAR-OPS 3.495 (ή για PC2 – JAR-OPS 3.525). Το περιθώριο αποφυγής εμποδίων στο ίχνος πτήσεως απογείωσης λαμβάνει υπόψη την απόσταση που διανύθηκε από το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης καθώς και τις επιχειρησιακές συνθήκες (IMC ή VMC).

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Α ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

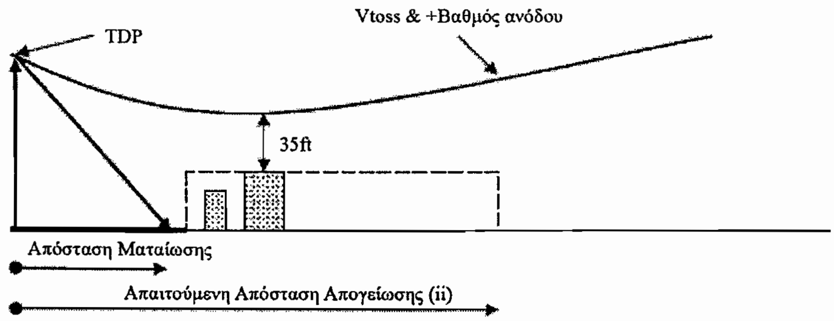
Οι διαδικασίες εκτός από την ελεύθερη περιοχή αντιμετωπίζονται κάπως διαφορετικά. Εντούτοις, η διαδικασία βραχέως διαδρόμου είναι κάπως υβριδική καθώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοδήποτε τμήμα του ορισμού της TODRH (ο όρος "δάπεδο ελικοδρόμιο" χρησιμοποιείται στο ακόλουθο τμήμα για να διευκρινίσει μόνο την αρχή – δεν προορίζεται ως αντικατάσταση για το "ελικοδρόμιο").

4.1 Διαδικασίες ορισμένης περιοχής, περιορισμένης περιοχής και δαπέδου ελικοδρομίου (εκτός του υπερυψωμένου)

Τα ακριβή ονόματα της διαδικασίας που χρησιμοποιούνται εκτός της ελεύθερης περιοχής είναι τόσα όσοι και οι κατασκευαστές. Όμως, οι αρχές για την αποφυγή εμποδίων είναι γενικές και το όνομα είναι ασήμαντο.

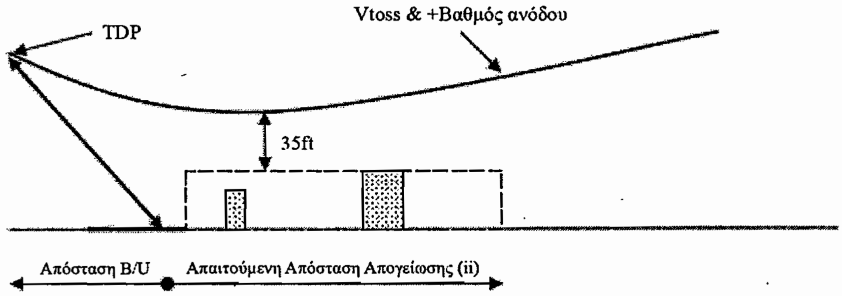
Αυτές οι διαδικασίες (βλέπε Σχήμα 2 και Σχήμα 3) συνήθως σχετίζονται με εμπόδιο στη συνεχόμενη περιοχή απογείωσης – που συνήθως φαίνεται σαν μια δενδροστοιχία ή εμπόδιο κάποιας άλλης μορφής. Καθώς η απόσταση πάνω από τέτοια εμπόδια δεν σχετίζεται άμεσα με επιταχυνόμενη διαδικασία, όπως περιγράφεται στο 3 ανωτέρω, χρησιμοποιείται μια διαδικασία με κάθετη άνοδο (ή απότομη άνοδο προς την εμπρόσθια, πλευρική ή οπισθία κατεύθυνση).

Σχήμα 2 – Απογείωση βραχέως διαδρόμου



Με την προσθήκη της πολυπλοκότητας του TDP που κυρίως ορίζεται από το σχετικό ύψος μαζί με τα εμπόδια στη συνεχιζόμενη περιοχή απογείωσης, η απότομη κάθοδος στα 15 πόδια από την επιφάνεια απογείωσης δεν θεωρείται πρέπουσα και το απαιτούμενο ύψος αποφυγής εμποδίου τίθεται στα 35 πόδια (συνήθως καλείται min-dip). Η απόσταση μέχρι το εμπόδιο δεν είναι ανάγκη να υπολογισθεί (με την προϋπόθεση ότι βρίσκεται εκτός της απαιτούμενης απόστασης ματαίωσης), καθώς το ύψος αποφυγής πάνω από όλα τα εμπόδια παρέχεται εξασφαλίζοντας ότι το ελικόπτερο δεν κατέρχεται κάτω από το mid-dip που σχετίζεται με ένα επίπεδο που ορίζεται από το υψηλότερο εμπόδιο στη συνεχιζόμενη περιοχή απογείωσης.

Σχήμα 3 – Απογείωση από δάπεδο ελικοδρομίου



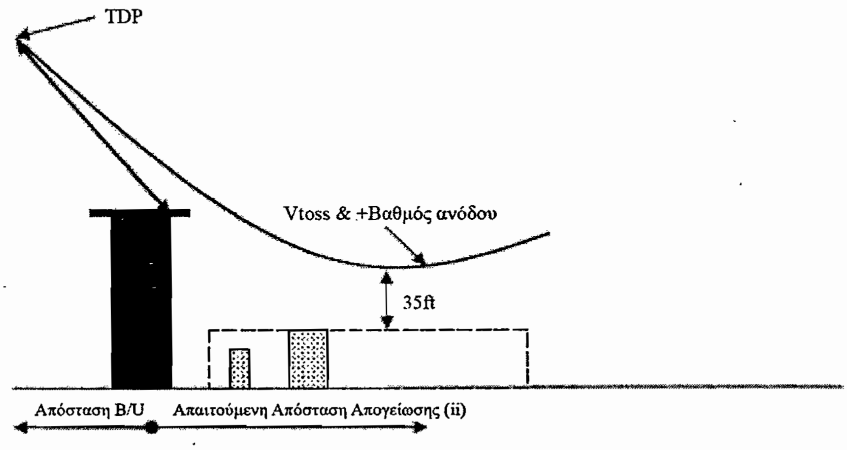
Αυτές οι διαδικασίες εξαρτώνται από τον εναλλακτικό ορισμό της TODRH.

Όπως φαίνεται στο Σχήμα 3, το σημείο στο οποίο επιτυγχάνεται η Vtoss και θετικός βαθμός ανόδου ορίζει την TODRH. Η αποφυγή των εμποδίων από εκείνο το σημείο εξασφαλίζεται από την κάλυψη της απαίτησης του JAR-OPS 3.495 (ή για PC2 – JAR-OPS 3.525). Στο Σχήμα 3 φαίνεται επίσης η απόσταση πίσω από το δάπεδο ελικοδρόμιο η οποία είναι η απόσταση οπισθοδρόμησης (απόσταση B/U).

4.2 Διαδικασίες υπερυψωμένου ελικοδρομίου

Η διαδικασία υπερυψωμένου ελικοδρομίου (βλέπε Σχήμα 4) είναι ιδιαίτερη περίπτωση της διαδικασίας δαπέδου ελικοδρομίου στο επίπεδο του εδάφους που συζητήθηκε παραπάνω.

Σχήμα 4 – Απογείωση από υπεριψωμένο ελικοδρόμιο



Η κύρια διαφορά είναι ότι επιτρέπεται η απότομη κάθοδος κάτω από το επίπεδο της επιφάνειας απογείωσης. Στη φάση της απότομης καθόδου, η διαδικασία Κατηγορίας Α εξασφαλίζει αποφυγή του άκρου της εξέδρας αλλά, άπαξ και ξεπεραστεί το άκρο της εξέδρας, η απόσταση των 35 ποδών από τα εμπόδια βασίζεται στον υπολογισμό της απότομης καθόδου. Ο εναλλακτικός ορισμός της TODRH ισχύει.

Σημείωση: Τα 35 πόδια μπορεί να είναι ανεπαρκή σε συγκεκριμένα υπερυψωμένα ελικοδρόμια τα οποία υπόκεινται σε δυσμενείς επιδράσεις της ροής του αέρα, αναταράξεις κλπ.

AMC/IEM Ζ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 1

ACJ OPS 3.490(δ)
Αποφυγή εμποδίων στη περιοχή οπισθοδρόμησης
Βλέπε JAR-OPS 3.490(δ)

Η απαίτηση του JAR-OPS 3.490(δ) καθιερώθηκε προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ακόλουθοι παράγοντες:

Στην οπισθοδρόμηση˙ ο χειριστής έχει λίγες οπτικές ενδείξεις και πρέπει να βασίζεται στο υψόμετρο και την οπτική εικόνα από το μπροστινό παράθυρο (εφόσον δεν παρέχεται καθοδήγηση ίχνους πτήσεως) ώστε να επιτύχει ακριβές ίχνος πτήσεως προς τα πίσω.

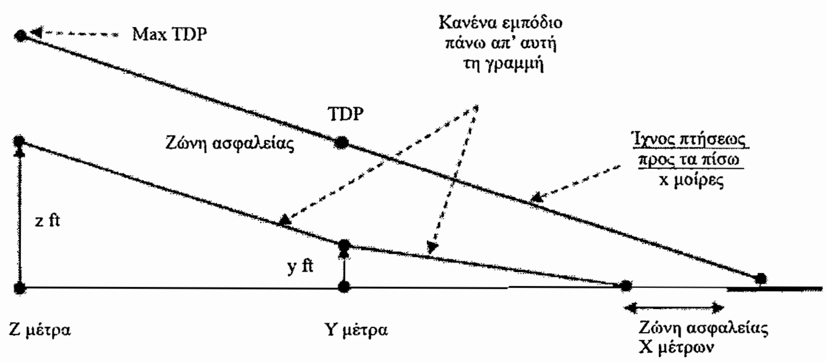
Στη ματαίωση απογείωσης˙ ο χειριστής πρέπει να είναι ικανός να χειρίζεται την κάθοδο σε σχέση με μεταβαλλόμενη εμπρόσθια ταχύτητα ενώ ακόμα εξασφαλίζει την επαρκή αποφυγή των εμποδίων μέχρις ότου το ελικόπτερο φθάσει πολύ κοντά για προσγείωση στη FATO.

Στη συνεχιζόμενη απογείωση˙ ο χειριστής πρέπει να είναι ικανός να επιταχυνθεί μέχρι τη Vtoss ενώ εξασφαλίζει την επαρκή αποφυγή των εμποδίων.

Οι απαιτήσεις του JAR-OPS 3.490(δ) μπορεί να επιτευχθούν καθορίζοντας ότι, στην περιοχή οπισθοδρόμησης:

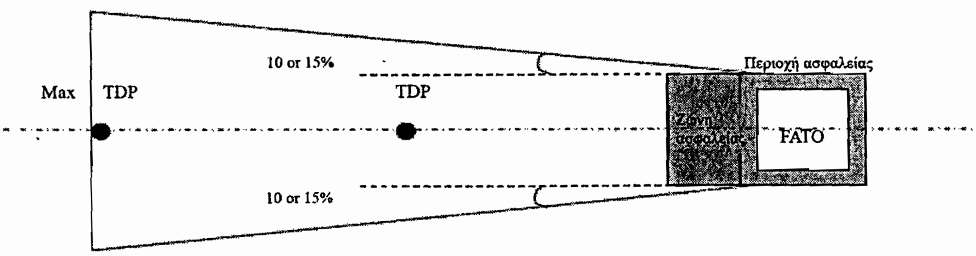
- δεν υπάρχουν εμπόδια εντός της ζώνης ασφαλείας κάτω από το ίχνος πτήσεως προς τα πίσω, όταν περιγράφεται στο εγχειρίδιο πτήσεως ελικοπτέρου (βλέπε σχήμα 1)˙ (σε απουσία τέτοιων στοιχείων στο εγχειρίδιο πτήσεως ελικοπτέρου, ο αερομεταφορέας πρέπει να επικοινωνήσει με τον κατασκευαστή προκειμένου να καθορίσει μια ζώνη ασφαλείας), ή
- κατά την οπισθοδρόμηση, και τους ελιγμούς ματαίωσης απογειώσεως και συνεχιζόμενης απογείωσης, η αποφυγή των εμποδίων αποδεικνύεται από ένα μέσο αποδεκτό από την Αρχή.

Σχήμα 1 – Ίχνος πτήσεως προς τα πίσω



Ένα εμπόδιο, στην περιοχή οπισθοδρόμησης, εξετάζεται εφόσον η πλευρική του απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της επιφάνειας κάτω από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως δεν είναι μεγαλύτερη από το μισό πλάτος της FATO (ή του αντίστοιχου όρου που χρησιμοποιείται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως) που ορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου (ή, 0,75 D όταν δεν ορίζεται πλάτος), συν 0,25 φορές το D (ή 3 μ., οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο), συν 0,10 για VFR ημέρας, ή 0,15 για VFR νύχτας, της απόστασης που διανύεται από το πίσω μέρος της FATO. (βλέπε σχήμα 2).

Σχήμα 2 – Υπολογισμός εμποδίου



ACJ OPS 3.490 και 3.510

Εφαρμογή για εναλλακτικές διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης

Συζήτηση

Η διαδικασία Κατηγορίας Α του κατασκευαστή ορίζει σχέδια και προγραμματισμένα στοιχεία για απογείωση, άνοδο, επιδόσεις με ελάχιστη ταχύτητα λειτουργίας και προσγείωση, υπό συγκεκριμένα περιβαλλοντικές συνθήκες και μάζες.

Σχετιζόμενες με αυτά τα σχέδια και συνθήκες είναι οι ελάχιστες επιφάνειες λειτουργίας, αποστάσεις απογείωσης, επιδόσεις ανόδου και αποστάσεις προσγείωσης· αυτά προβλέπονται (συνήθως σε γραφική μορφή) για τις μάζες απογείωσης και προσγείωσης καθώς και για το Αποφασιστικό Σημείο Απογείωσης (TDP) και το Αποφασιστικό Σημείο Προσγείωσης (LDP).

Η επιφάνεια προσγείωσης και το ύψος του TDP σχετίζονται άμεσα με την ικανότητα του ελικοπτέρου – μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος πριν από ή στο TDP – να ματαιώσει επί της επιφανείας υπό συνθήκες αναγκαστικής προσγείωσης. Οι κύριοι στόχοι κατά τον καθορισμό του ελάχιστου μεγέθους της επιφάνειας προσγείωσης είναι ο διασκορπισμός κατά τη διάρκεια των πτητικών δοκιμών του ελιγμού ματαίωσης, με τον εναπομένοντα κινητήρα να λειτουργεί εντός των εγκεκριμένων ορίων, και το απαιτούμενο χρησιμοποιήσιμο περιβάλλον.

Ως εκ τούτου, ένα υπερυψωμένο πεδίο με ελάχιστες οπτικές ενδείξεις – εκτός από την επιφάνεια καθαυτή – θα απαιτεί μεγαλύτερο εμβαδόν επιφάνειας προκειμένου το ελικόπτερο να μπορεί να τοποθετείται ακριβώς κατά τον ελιγμό ματαίωσης εντός της καθορισμένης περιοχής. Αυτό συνήθως καταλήγει στη συμφωνία μεγαλύτερων επιφανειών για ένα υπερυψωμένο πεδίο παρά για πεδίο στο επίπεδο του εδάφους (όπου μπορεί να υπάρχουν πλευρικές ενδείξεις).

Αυτό θα μπορούσε να έχει την ατυχή παρενέργεια ότι ένα ελικοδρόμιο το οποίο έχει κατασκευαστεί 3 μ. Πάνω από την επιφάνεια του εδάφους (και ως εκ τούτου υπερυψωμένο εξ ορισμού) μπορεί να είναι εκτός επιχειρησιακού εύρους για ορισμένα ελικόπτερα – ακόμα και αν ενδέχεται να υπάρχει περιβάλλον πλούσιο σε οπτικές ενδείξεις όπου οι ματαιώσεις δεν είναι προβληματικές. Η παρουσία υπερυψωμένων πεδίων εκεί όπου οι απαιτήσεις επιφανειών στο επίπεδο του εδάφους ενδέχεται να είναι πιο κατάλληλες θα μπορούσε να τεθούν υπόψη της Αρχής.

Μπορεί να γίνει αντιληπτό ότι το μέγεθος της επιφάνειας σχετίζεται άμεσα με την απαίτηση του ελικοπτέρου να ολοκληρώσει τη ματαίωση απογείωσης μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος. Εάν το ελικόπτερο έχει επαρκή ισχύ ώστε μια βλάβη πριν από ή στο TDP δεν θα οδηγήσει σε απαίτηση ματαίωσης της απογείωσης, η ανάγκη για μεγάλες επιφάνειες αναιρείται· η επαρκής ισχύς για τους σκοπούς του παρόντος ACJ θεωρείται ότι είναι η ισχύς που απαιτείται για μετεώριση εκτός της επίδρασης του εδάφους (HOGE) με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI).

Μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος στο ή μετά από το TDP, το ίχνος συνεχιζόμενης απογείωσης παρέχει ασφαλή απόσταση OEI από την επιφάνεια απογείωσης και η απόσταση για να φτάσει σε σημείο από όπου μπορεί να εξασφαλισθούν οι επιδόσεις ανόδου στο πρώτο, και τα επόμενα σκέλη.

Εάν υπάρχουν επιδόσεις HOGE OEI στο ύψος του TDP, επακολουθεί ότι το σχέδιο συνεχιζόμενης απογείωσης, το οποίο ορίσθηκε για ένα ελικόπτερο με τέτοια μάζα ώστε να απαιτείται ματαίωση απογείωσης μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος στο ή πριν από το TDP, θα παρείχε την ίδια, ή καλύτερη, αποφυγή εμποδίων και τον ίδια, ή μικρότερη, απόσταση για να φτάσει ένα σε σημείο από όπου μπορεί να εξασφαλισθούν οι επιδόσεις ανόδου στο πρώτο, και τα επόμενα σκέλη.

Εάν το TDP μετατοπισθεί προς τα πάνω, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιδόσεις του HOGE OEI καθορίζονται στο αναθεωρημένο TDP, δεν θα επηρεάσει τη μορφή του σχεδίου συνεχιζόμενης απογείωσης αλλά θα πρέπει να μετατοπίσει το min-dip προς τα πάνω κατά το ίδιο ποσό που αυξήθηκε το αναθεωρημένο TDP – σε σχάση με το βασικό TDP.

Αυτοί οι ισχυρισμοί εξετάζονται μόνο με τις διαδικασίες κάθετης απογείωσης ή οπισθοδρόμησης και μπορεί να θεωρηθεί ότι επιτυγχάνονται υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

1 Όταν η διαδικασία εκτελείται εν πτήσει, βασίζεται σε ένα σχέδιο που περιέχεται στο Εγχειρίδιο Πτήσεως Ελικοπτέρου (HFM) – με εξαίρεση της αναγκαιότητας να εκτελεσθεί ματαίωση απογείωσης.

2 Οι επιδόσεις HOGE OEI καθορίζονται όπως στα AC 29-2C, MG 12 για τις απαιτήσεις Εξωτερικού Ανθρώπινου Φορτίου (HEC) Τάξης D.

3 Το TDP, εάν μετατοπισθεί προς τα επάνω (ή προς τα επάνω και προς τα πίσω στη διαδικασία οπισθοδρόμησης) θα είναι το ύψος στο οποίο καθορίζονται οι επιδόσεις HOGE OEI.

4 Εάν επιτρέπονται εμπόδια στην περιοχή οπισθοδρόμησης θα πρέπει να συνεχίσουν να επιτρέπονται με το αναθεωρημένο TDP.

Μέθοδοι Εφαρμογής:

Ο αερομεταφορέας μπορεί να κάνει αίτηση προς την Αρχή για μείωση του μεγέθους της επιφάνειας απογείωσης υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των JAR-OPS 3.490, 3.495 και 3.510 μπορεί να εξασφαλισθεί με:

1 μια διαδικασία βασισμένη σε κατάλληλο σχέδιο απογείωσης και προσγείωσης Κατηγορίας Α προγραμματισμένο στο HFM,

2 μάζα απογείωσης ή προσγείωσης που δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη μάζα στο HFM για HOGE OEI σε συμφωνία με τις απαιτήσεις επιδόσεων HEC Τάξης D που εξασφαλίζει ότι:

2.1 μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος στο ή πριν από το TDP, υπάρχουν επαρκή εξωτερικά σημεία αναφοράς για να εξασφαλισθεί, ότι το ελικόπτερο μπορεί να προσγειωθεί με ελεγχόμενο τρόπο, και

2.2 μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος στο ή μετά το LDP, υπάρχουν επαρκή εξωτερικά σημεία αναφοράς για να εξασφαλισθεί, ότι το ελικόπτερο μπορεί να προσγειωθεί με ελεγχόμενο τρόπο.

Ο αερομεταφορέας μπορεί να κάνει αίτηση προς την Αρχή για μετατόπιση των TDP και LDP προς τα πάνω υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των JAR-OPS 3.490, 3.495 και 3.510 μπορεί να εξασφαλισθεί με:

3 μια διαδικασία βασισμένη σε κατάλληλο σχέδιο απογείωσης και προσγείωσης Κατηγορίας Α προγραμματισμένο στο HFM,

4 μάζα απογείωσης ή προσγείωσης που δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη μάζα στο HFM για HOGE OEI σε συμφωνία με τις απαιτήσεις επιδόσεων HEC Τάξης D που εξασφαλίζει ότι:

4.1 μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος στο ή μετά το TDP μπορεί να επιτευχθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αποφυγής εμποδίων του JAR-OPS 3.490(α)(2)(iv) και JAR-OPS 3.495 , και

4.2 μετά από βλάβη της μονάδας ισχύος στο ή πριν από το LDP μπορεί να καλυφθούν οι απαιτήσεις αποφυγής εμποδίων σε ματαίωση απογείωσης του JAR-OPS 3.510(α)(2) και JAR-OPS 3.495.

Εναλλακτικά, ο αερομεταφορέας μπορεί να κάνει αίτηση προς την Αρχή για τη χρησιμοποίηση της απαίτησης για επιφάνεια Κατηγορίας Α στο επίπεδο του εδάφους για συγκεκριμένο υπερυψωμένο ελικοδρόμιο όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι το χρησιμοποιήσιμο περιβάλλον του ελικοδρομίου θα επέτρεπε αυτή τη μείωση.

ACJ OPS 3.500(β)(3)

Κατά τη διαδρομή – κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας (απόρριψη καυσίμου)

Βλέπε JAR-OPS 3.500(β)(3)

Η παρουσία εμποδίων κατά μήκος του ίχνους πτήσεως διαδρομής μπορεί να εμποδίζει τη συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.500(α)(1) με τη σχεδιασμένη μάζα και στο κρίσιμο σημείο κατά μήκος της διαδρομής. Σε αυτήν την περίπτωση, μπορεί να σχεδιάζεται απόρριψη καυσίμου στο πλέον κρίσιμο σημείο, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τις διαδικασίες του AMC OPS 3.255 παράγραφος 3.

AMC/IEM H – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 2

ACJ στο Τμήμα Η
Πτητικές λειτουργίες με Επιδόσεις Τάξης 2

Βλέπε Τμήμα 2

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν περιγράφει τις Επιδόσεις Τάξης 2 όπως καθορίζονται στο JAR-OPS 3, Τμήμα Η. Έχει εκπονηθεί για το σκοπό:

α. της συζήτησης και υπογράμμισης της φιλοσοφίας των Επιχειρήσεων με Επιδόσεις Τάξης 2,

β. της παρουσίασης απλών μεθόδων συμμόρφωσης, και

γ. της επεξήγησης του πως να προσδιορίζονται – με παραδείγματα και διαγράμματα:

– η μάζα απογείωσης και προσγείωσης,

– το μήκος της περιοχής ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης,

– οι αποστάσεις καθορισμού αποφυγής εμποδίων, και

– τα σημεία εισόδου σε Επιδόσεις Τάξης 1.

Συζητά την προέλευση των Επιδόσεων Τάξης 2 από το Παράρτημα 6 Μέρος ΙΙΙ του ICAO και περιγράφει μια ευνοϊκή ρύθμιση η οποία μπορεί εγκριθεί μετά από Εκτίμηση Κινδύνου.

Αναπαράγει σχετικούς ορισμούς, εξετάζει τις βασικές απαιτήσεις, συζητά τα όρια των πτητικών λειτουργιών, και εξετάζει τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης Επιδόσεων Τάξης 2.

Περιέχει παραδείγματα Επιδόσεων Τάξης 2 σε συγκεκριμένες περιστάσεις, και επεξηγεί πως αυτά τα παραδείγματα μπορεί να γενικοποιηθούν ώστε να παρέχουν στους αερομεταφορείς μεθόδους υπολογισμού των αποστάσεων προσγείωσης και της αποφυγής εμποδίων.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για βοήθεια στην ανάγνωση του παρόντος, έχουν αναπαραχθεί οι ορισμοί από το JAR-OPS 3, Τμήμα ΣΤ:

Απόσταση DR.. DR είναι η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το ελικόπτερο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

Καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση (DPATO). Το σημείο, εντός της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου, πριν από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση (DPBL). Το σημείο, εντός της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης, μετά από το οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση με ασφάλεια, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, δεν εξασφαλίζεται και ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Διαθέσιμη απόσταση προσγείωσης (LDAH). Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν οιαδήποτε πρόσθετη περιοχή που έχει δηλωθεί διαθέσιμη και κατάλληλη προκειμένου τα ελικόπτερα να ολοκληρώσουν τον ελιγμό προσγείωσης από καθορισμένο σχετικό ύψος.

Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης (LDRH). Η οριζόντια απόσταση που απαιτείται για προσγείωση και πλήρη ακινητοποίηση από ένα σημείο 15 μ. (50 πόδια) πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

Επιδόσεις Τάξης 2. Πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 είναι εκείνες κατά τις οποίες, στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, διατίθενται επιδόσεις που δίνουν τη δυνατότητα στο ελικόπτερο να συνεχίσει ασφαλώς την πτήση, εκτός από την περίπτωση που η βλάβη συμβεί νωρίς κατά τη διάρκεια του ελιγμού απογείωσης ή αργά κατά τον ελιγμό προσγείωσης, περιπτώσεις κατά τις οποίες ενδέχεται να απαιτηθεί αναγκαστική προσγείωση.

Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσσωση με λογική προσδοκία να μην προκληθούν τραυματισμοί σε πρόσωπα επί του αεροσκάφους ή επί της επιφανείας.

Διαθέσιμη απόσταση απογείωσης. Το μήκος της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης συν το μήκος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής (εάν παρέχεται) που έχει δηλωθεί ως διαθέσιμη και κατάλληλη ώστε να ολοκληρώσουν την απογείωση τα ελικόπτερα.

Οι ακόλουθοι όροι, οι οποίοι δεν ορίζονται στο JAR-OPS 3 Τμήμα ΣΤ, χρησιμοποιούνται στο παρακάτω κείμενο:

V_T. Αποσκοπούμενη ταχύτητα η οποία επιδιώκεται στο σημείο ελάχιστης αποφυγής του εδάφους (min-dip) κατά την επιτάχυνση από το TDP έως την Vtoss.

V_{50}. Αποσκοπούμενη ταχύτητα και χρησιμοποιούμενο ύψος για τον καθορισμό της απόστασης του Εγχειριδίου Πτήσεως (σύμφωνα με την απαίτηση του CS/JAR 29.63) από την οποία είναι δυνατή η άνοδος.

$V_{stay\text{-}up}$. Κοινός όρος που χρησιμοποιείται για να δηλώσει την ταχύτητα με την οποία δεν θα επέλθει κάθοδος μετά από βλάβη μιας μονάδας ισχύος. Αυτή η ταχύτητα είναι αρκετοί κόμβοι κάτω από την Vtoss με αντίστοιχη μάζα απογείωσης.

3. ΤΙ ΟΡΙΖΕΙ ΤΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 2

Οι Επιδόσεις Τάξης 2 μπορεί να θεωρηθούν ως Επιδόσεις απογείωσης και προσγείωσης Τάξης 3, και Επιδόσεις ανόδου, πλεύσης και καθόδου Τάξης 1. Περιλαμβάνουν καθεστώς αποφυγής εμποδίων με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία (AEO) για τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης, καθώς και καθεστώς αποφυγής εμποδίων με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI) για τις φάσεις ανόδου, πλεύσης, καθόδου, προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης.

Σημείωση: Για σκοπούς υπολογισμού επιδόσεων στο JAR-OPS 3, χρησιμοποιούνται τα κριτήρια επιδόσεων ανόδου Κατηγορίας Α του CS/JAR 29.67:

– 150 ft/min στα 1.000 πόδια (με Vy),

εξαρτωμένου από την επιλογή του DPATO,

– 100 ft/min στα 200 πόδια (με Vtoss)

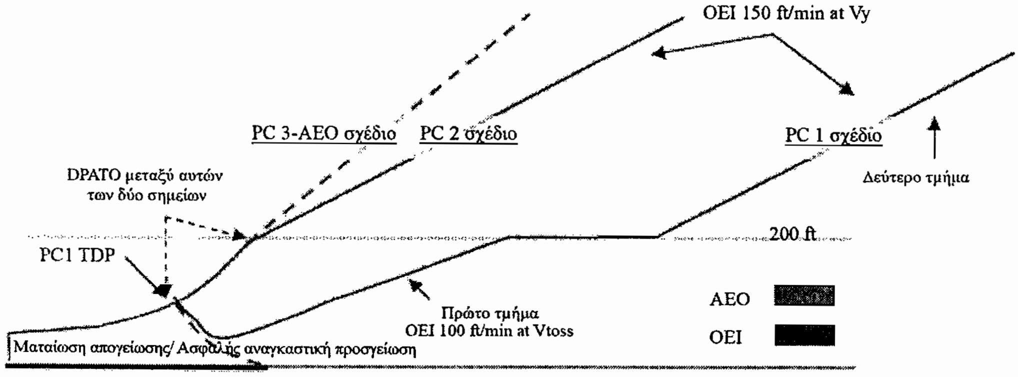
με τις κατάλληλες επιλογές ισχύος.

3.1 Σύγκριση της αποφυγής εμποδίων σε όλες τις Τάξεις Επιδόσεων

Το Σχήμα 2 δείχνει τα σχέδια των τριών Τάξεων Επιδόσεων – τοποθετημένα σε ένα διάγραμμα.

Επιδόσεις Τάξης 1 (PC 1)˙ από το TDP, απαιτεί αποφυγή εμποδίων OEI σε όλες τις φάσεις της πτήσεως˙ η εκπόνηση διαδικασιών Κατηγορίας Α, προβλέπει ίχνος πτήσεως έως το πρώτο σκέλος ανόδου, ένα τμήμα επίπεδης επιτάχυνσης μέχρι την Vy (το οποίο μπορεί να απεικονίζεται μαζί με το πρώτο τμήμα), που ακολουθείται από το δεύτερο τμήμα ανόδου από την Vy μέχρι τα 200 πόδια (βλέπε Σχήμα 1).

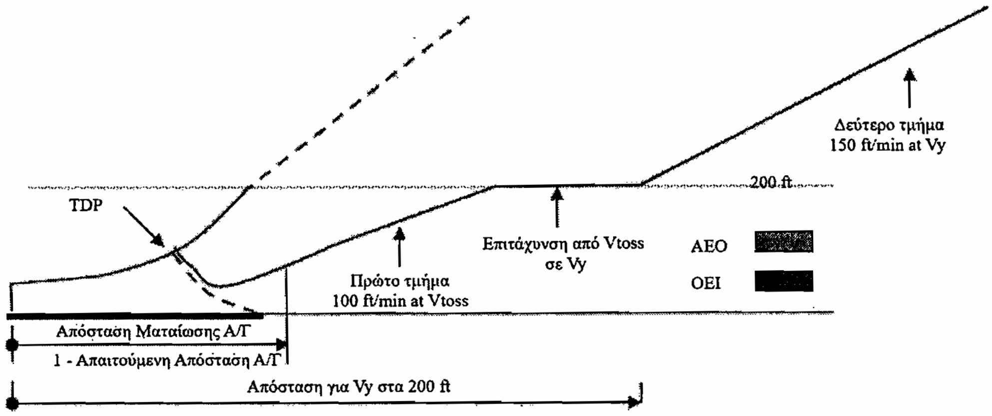
Σχήμα 1 – Όλες οι Τάξεις Επιδόσεων (σύγκριση)



– Επιδόσεις Τάξης 2 (PC 2)˙ απαιτεί αποφυγή εμποδίων AEO στο DPATO και OEI μετά από αυτό. Η μάζα απογείωσης έχει στη βάση της επιδόσεις ανόδου του δεύτερου τμήματος PC 1 και ως εκ τούτου, στο σημείο όπου επιτυγχάνεται Vy στα 200 πόδια, επιτυγχάνονται Επιδόσεις Τάξης 1 (βλέπε επίσης Σχήμα 3).

– Επιδόσεις Τάξης 3 (PC 3)˙ απαιτεί αποφυγή εμποδίων AEO σε όλες τις φάσεις.

Σχήμα 2 – Αποστάσεις Επιδόσεων Τάξης 1



3.2 Σύγκριση της μη συνέχισης της απογείωσης σε όλες τις Τάξεις Επιδόσεων

– Οι PC 1 – απαιτεί κατασκευασμένη επιφάνεια επί της οποίας μπορεί να εκτελεσθεί αποτυχημένη προσγείωση (χωρίς ζημιά), και

– Οι PC 2 και 3 – απαιτούν επιφάνεια ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης (κάποια ζημιά μπορεί να γίνει ανεκτή αλλά πρέπει να υπάρχει λογική προσμονή μη τραυματισμού προσώπων εντός του αεροσκάφους ή τρίτων μερών επί της επιφανείας του εδάφους).

4. Η ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΑΞΗΣ 2

Οι PC 2 του Τμήματος Η βασίζονται κυρίως στο κείμενο του Παραρτήματος 6 Μέρος III του ICAO και τα συνημμένα του – το οποίο προβλέπει τα ακόλουθα:

α. Αποφυγή εμποδίων πριν από το DPATO˙ το ελικόπτερο πρέπει να είναι ικανό, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, να αποφεύγει όλα τα εμπόδια με επαρκές περιθώριο μέχρις ότου είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το β. παρακάτω.

β. Αποφυγή εμποδίων μετά το DPATO˙ το ελικόπτερο πρέπει να είναι ικανό, στην περίπτωση που η κρίσιμη μονάδα ισχύος τεθεί εκτός λειτουργίας οποτεδήποτε μετά το DPATO, να συνεχίσει την απογείωση αποφεύγοντας όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσεως με επαρκές περιθώριο μέχρις ότου έχει τη δυνατότητα συμμόρφωσης με την αποφυγή κατά τη διαδρομή.

γ. Βλάβη κινητήρα πριν από το DPATO˙ πριν από το DPATO, η βλάβη της κρίσιμης μονάδος ισχύος μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τον εξαναγκασμό του ελικοπτέρου σε αναγκαστική προσγείωση ˙ ως εκ τούτου θα πρέπει να είναι δυνατή η ασφαλής αναγκαστική προσγείωση (αυτό είναι ανάλογο με την απαίτηση για ματαίωση στις Επιδόσεις Τάξης 1 αλλά μπορεί να είναι ανεκτή κάποια ζημιά στο ελικόπτερο).

5. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΑΞΗΣ 2 ΤΟΥ JAR-OPS

Οι Επιχειρήσεις με Επιδόσεις Τάξης 2 επιτρέπουν στη διαδικασία με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία (AEO) να έχει πλεονέκτημα για μικρή χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης – ενώ διατηρείται ο συνυπολογισμός της βλάβης κινητήρα στην άνοδο, κάθοδο και πλεύση. Τα πλεονεκτήματα περιλαμβάνουν:

– Ικανότητα χρήσης (της μειωμένης) απόστασης που έχει προγραμματισθεί για AEO – επιτρέποντας έτσι να διεξάγονται πτητικές λειτουργίες σε μικρότερα ελικοδρόμια και επιτρέποντας να ελαττωθούν οι απαιτήσεις του εναερίου χρόνου.

– Ικανότητα λειτουργίας όταν η διαθέσιμη απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης βρίσκεται εκτός των ορίων του ελικοδρομίου.

– Ικανότητα λειτουργίας όταν η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης βρίσκεται εκτός των ορίων του ελικοδρομίου.

– Ικανότητα χρησιμοποίησης των υφιστάμενων σχεδίων και αποστάσεων Κατηγορίας Α όταν οι συνθήκες της επιφάνειας δεν είναι επαρκείς για ματαίωση αλλά είναι κατάλληλες για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση (για παράδειγμα όταν το έδαφος είναι πλημμυρισμένο από νερά).

– Ικανότητα λειτουργίας όταν δεν εξασφαλίζεται ασφαλής αναγκαστική προσγείωση κατά τη φάση της απογείωσης.

– Ικανότητα διείσδυσης στην καμπύλη HV για μικρά χρονικά διαστήματα κατά την απογείωση ή την προσγείωση.

6 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΑΞΗ 2 ΣΤΟ JAR-OPS

Τα ακόλουθα τμήματα συζητούν τις αρχές της εφαρμογής των Επιδόσεων Τάξης 2.

6.1 Τα επεξηγεί όλα λεπτομερώς ο ICAO;

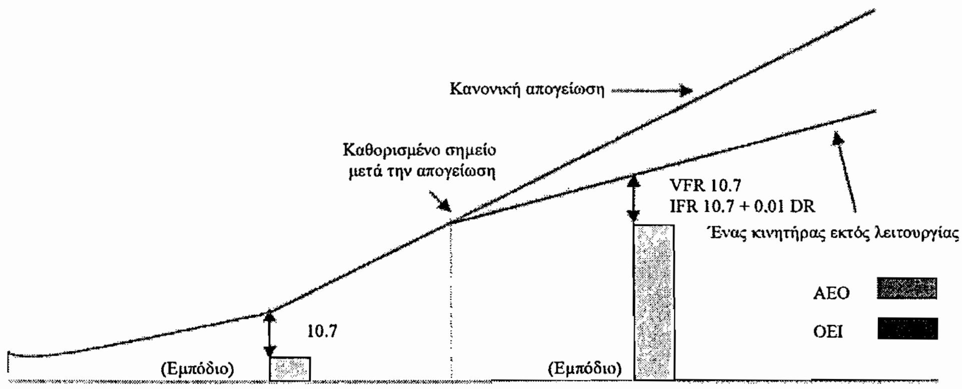
Το Παράρτημα 6 του ICAO δεν παρέχει καθοδήγηση για το πώς θα πρέπει να υπολογίζεται το DPATO ούτε απαιτεί πως οι αποστάσεις καθορίζονται για την απογείωση. Όμως, απαιτεί, μέχρι το DPATO AEO, και από το DPATO OEI, να καθορίζεται η αποφυγή εμποδίων (βλέπε Σχήμα 3 και Σχήμα 4 τα οποία αποτελούν απλοποιημένες εκδοχές των διαγραμμάτων που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 6 Μέρος III, Συνημμένο A).

Σημείωση: Παράρτημα 8 – Η Πτητική Ικανότητα Αεροσκαφών (Μέρος VI, Κεφάλαιο 2.2.1.3.4) απαιτεί να είναι προγραμματισμένη η απόσταση AEO για όλα τα ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2 και 3. Το Παράρτημα 6 είναι εξαρτημένο από τον προγραμματισμό των αποστάσεων AEO, που απαιτούνται στο Παράρτημα 8, προκειμένου να παρέχει στοιχεία για τη χωροθέτηση του DPATO.

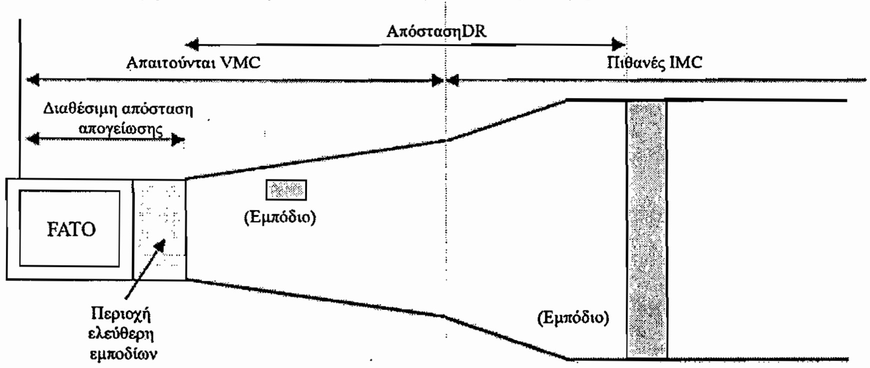
Όταν παρουσιάζεται η αποφυγή εμποδίων, το αποκλίνον ύψος αποφυγής εμποδίων που απαιτείται για IFR επιτυγχάνεται – όπως και στις Επιδόσεις Τάξης 1 – με την εφαρμογή του επιπλέον διαστήματος αποφυγής των 0,10 DR (DR = η απόσταση από το τέλος της “διαθέσιμης απόστασης απογείωσης” – βλέπε την εικονογραφημένη παρουσίαση στο Σχήμα 4 και τον ορισμό στο τμήμα 2. ανωτέρω).

Όπως μπορεί επίσης να γίνει αντιληπτό από το Σχήμα 4, η πτήση πρέπει να εκτελεσθεί σε VFR μέχρις ότου φθάσει στο DPATO (και συνάγεται ότι στην περίπτωση που συμβεί βλάβη κινητήρα στο DPATO, δεν επιτρέπεται η είσοδος σε IFR (καθώς δεν θα έχει επιτευχθεί ο βαθμός ανόδου)).

Σχήμα 3 – Αποφυγή Εμποδίων με Επιδόσεις Τάξης 2



Σχήμα 4 – Αποφυγή Εμποδίων με Επιδόσεις Τάξης 2 (πλαγία όψη)



6.2 Λειτουργία του DPATO

Από τις προηγούμενες παραγράφους μπορεί να γίνει αντιληπτό ότι το DPATO σχετίζεται με τις PC 2. Μπορεί επίσης να γίνει αντιληπτό ότι, εν όψει των πολλών απόψεων του DPATO, πρέπει, πιθανώς, να ικανοποιήσει έναν αριθμό απαιτήσεων οι οποίες δεν είναι αναγκαστικά συγχρονισμένες (ούτε απαιτείται να είναι).

Είναι σαφές ότι είναι δυνατόν να καθοριστεί μόνον ένα σημείο για το DPATO, που ικανοποιεί την απαίτηση των 4β και 4γ ανωτέρω, όταν:

— γίνεται αποδεκτό το TDP μιας διαδικασίας Κατηγορίας Α, ή

— επεκτείνεται η απαίτηση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης και πέραν της απαιτούμενης απόστασης (εφόσον διατίθενται στοιχεία που επιτρέπουν τον υπολογισμό της απόστασης για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση από το DPATO).

Θα μπορούσε να γίνει συζήτηση ότι η απαραίτητη απαίτηση για το DPATO περιλαμβάνεται στο τμήμα 4β – αποφυγή εμποδίων OEI. Από την προσεκτική εξέταση του ίχνους πτήσεως που παρουσιάζεται στο Σχήμα 3 ανωτέρω, μπορεί λογικά να συναχθεί ότι το DPATO είναι το σημείο στο οποίο έχουν επιτευχθεί επαρκείς επιδόσεις ανόδου (η εξέταση των διαδικασιών Κατηγορίας Α θα δείξει ότι αυτές θα μπορούσε (από την άποψη μάζας, ταχύτητας και ύψους πάνω από την επιφάνεια απογείωσης) να είναι οι συνθήκες στην αρχή του πρώτου ή δευτέρου τμήματος – ή οποιουδήποτε σημείου ενδιάμεσα.)

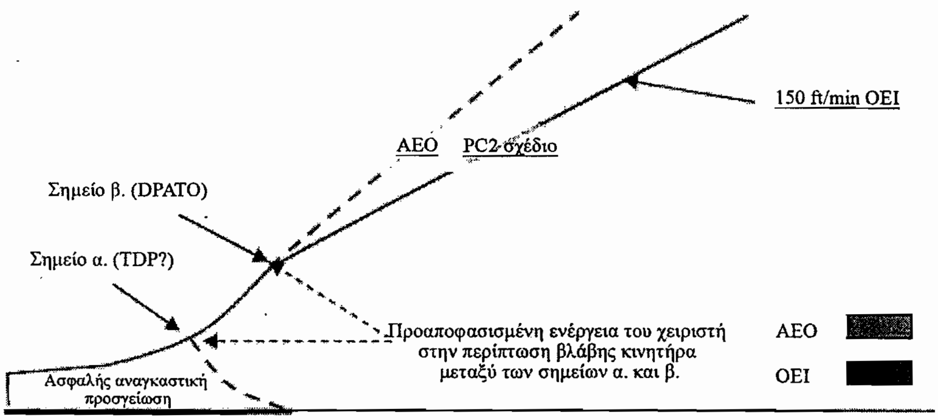
Σημείωση: Τα διαγράμματα στο Συνημμένο Α του Παραρτήματος 6 του ICAO, δεν φαίνεται να λαμβάνουν υπόψη την απότομη κάθοδο – που επιτρέπεται από τις διαδικασίες Κατηγορίας Α˙ ομοίως και με τις αναχωρήσεις από ελικοδρόμια εξέδρας, δεν φαίνεται επίσης το ενδεχόμενο επιτάχυνσης στην απότομη κάθοδο κάτω από το επίπεδο της εξέδρας (άπαξ και έχει ξεπεραστεί το άκρο της εξέδρας). Αυτές οι παραλήψεις θα μπορούσε να θεωρηθούν ως απλοποίηση του διαγράμματος, καθώς η απότομη κάθοδος συζητείται και γίνεται αποδεκτή στο συνοδευτικό κείμενο του ICAO.

Μπορεί λογικά να συζητηθεί ότι, κατά τη διάρκεια της απογείωσης και πριν επιτευχθεί η κατάλληλη ταχύτητα ανόδου (Vtoss ή Vy), η Vstayup θα έχει ήδη επιτευχθεί (όταν η Vstayup αποτελεί τη δυνατότητα να συνεχισθεί η πτήση και να επιταχυνθεί χωρίς κάθοδο – που παρουσιάζεται σε ορισμένες διαδικασίες Κατηγορίας Α ως VT ή επιδιωκόμενη ταχύτητα) και όπου, στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, δεν θα απαιτείται προσγείωση.

Θεωρείται ως δεδομένο ότι, για να ικανοποιηθούν <u>πρακτικά</u> όλες οι απαιτήσεις των τμημάτων 4 α, β και γ ανωτέρω, δεν χρειάζεται να ορισθεί το DPATO σε κάποιο συγχρονισμένο σημείο˙ μπορεί οι απαιτήσεις να καλυφθούν ξεχωριστά – δηλ. ορίζοντας την απόσταση για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση, και στη συνέχεια να καθορίζεται το ίχνος πτήσεως για αποφυγή εμποδίων OEI.

Ως το σημείο στο οποίο η ικανότητα του ελικοπτέρου να συνεχίσει την πτήση ασφαλώς, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας να είναι το κρίσιμο στοιχείο, ορίζεται εκείνο για το οποίο χρησιμοποιείται το DPATO στο παρόν κείμενο.

Σχήμα 5 – Τα τρία στοιχεία της απογείωσης με PC 2



6.2.1 Τα τρία στοιχεία από την πλευρά του χειριστή

Όπως φαίνεται από την πλευρά του χειριστή (βλέπε Σχήμα 5), υπάρχουν τρία στοιχεία της απογείωσης με PC 2 – το καθένα με σχετιζόμενες ενέργειες οι οποίες πρέπει να γίνουν στην περίπτωση βλάβης κινητήρα:

α. ενέργεια στην περίπτωση βλάβης κινητήρα – μέχρι του σημείου που απαιτείται αναγκαστική προσγείωση.

β. ενέργεια στην περίπτωση βλάβης κινητήρα – από το σημείο όπου επιτυγχάνεται αποφυγή εμποδίων OEI (DPATO).

γ. προαποφασισμένη ενέργεια στην περίπτωση βλάβης κινητήρα – στη χρονική διάρκεια μεταξύ α. και β.

Η ενέργεια του χειριστή στα α. και β. είναι καθορισμένη δηλ. παραμένει η ίδια για κάθε περίπτωση. Για τον προκαθορισμό της ενέργειας στο σημείο γ.˙ καθώς είναι πιθανόν ότι το σχεδιασμένο ίχνος πτήσεως θα πρέπει να εγκαταλειφθεί (το σημείο στο οποίο δεν έχει ακόμα επιτευχθεί η αποφυγή εμποδίων χρησιμοποιώντας βαθμούς ανόδου OEI) ο χειριστής πρέπει (πριν από την απογείωση) να έχει εξετάσει τις επιλογές του και τους σχετικούς κινδύνους, και να έχει κατά νου τη σειρά των ενεργειών που θα πρέπει να γίνουν στην περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά τη διάρκεια αυτής της μικρής χρονικής στιγμής. (Καθώς είναι πιθανόν ότι οποιαδήποτε ενέργεια θα περιλαμβάνει ελιγμούς στροφής, πρέπει να εξετασθεί η επίδραση των στροφών επί των επιδόσεων.)

Μάζα απογείωσης για Επιδόσεις Τάξης 2

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι Επιδόσεις Τάξης 2 είναι η απογείωση AEO η οποία, από το DPATO, πρέπει να πληροί την απαίτηση για αποφυγή εμποδίων OEI κατά τις φάσεις ανόδου και διαδρομής. Η μάζα απογείωσης είναι ως εκ τούτου εκείνη που δίνει τουλάχιστον τις ελάχιστες επιδόσεις ανόδου των 150 ft/min με Vy, στα 1.000 πόδια πάνω από το σημείο απογείωσης, καθώς και αποφυγή εμποδίων.

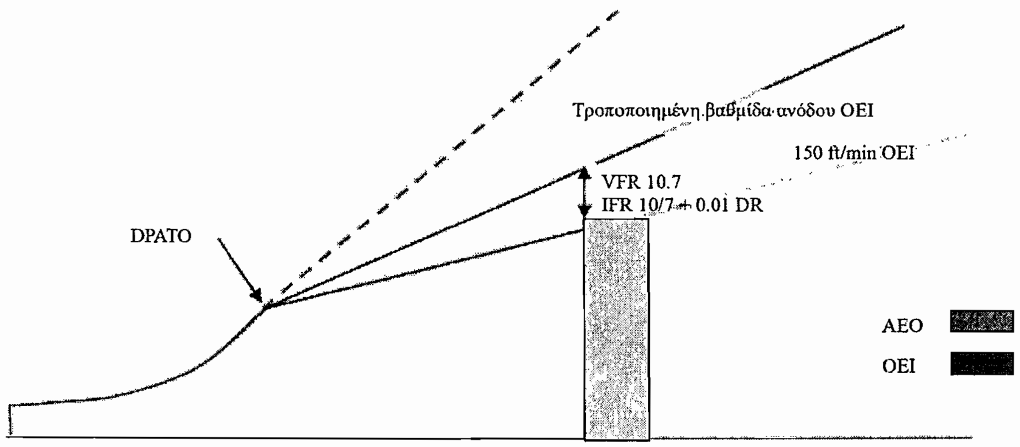
Όπως μπορεί να γίνει αντιληπτό στο Σχήμα 6 κατωτέρω, η μάζα απογείωσης μπορεί να πρέπει να τροποποιηθεί όταν δεν παρέχει την απαιτούμενη αποφυγή εμποδίων OEI στο ίχνος πτήσεως απογείωσης (ακριβώς όπως και στις Επιδόσεις Τάξης 1). Αυτό θα μπορούσε να συμβεί όταν απογειώνεται από ελικοδρόμιο όπου το ίχνος πτήσεως πρέπει να αποφύγει ένα εμπόδιο όπως μια κορυφογραμμή (ή σειρά κτιρίων) από το οποίο δεν μπορεί ούτε:

— πετάξει περιμετρικά χρησιμοποιώντας VFR καθώς και βλέπω και αποφεύγω, ούτε

— να το αποφύγει χρησιμοποιώντας την ελάχιστη βαθμίδα ανόδου που επιτρέπεται από τη μάζα απογείωσης (150 ft/min στα 1.000 πόδια)

Σε αυτήν την περίπτωση, η μάζα απογείωσης πρέπει να τροποποιηθεί (χρησιμοποιώντας στοιχεία που περιέχονται στο HFM) ώστε να επιτρέπει κατάλληλη βαθμίδα ανόδου.

Σχήμα 6 – Επιδόσεις Τάξης 2 (επαυξημένη βαθμίδα ανόδου)



6.4 Δεν πρέπει να υπολογισθούν αποστάσεις;

Οι αποστάσεις δεν απαιτείται να υπολογίζονται εφόσον, χρησιμοποιώντας την κρίση του χειριστή ή την τυποποιημένη πρακτική, μπορεί να καθοριστεί ότι:

— Είναι δυνατή η ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μετά από βλάβη κινητήρα (παρά το γεγονός ότι ενδέχεται να υπάρχουν εμπόδια στο ίχνος απογείωσης), και

— Τα εμπόδια πρέπει να αποφεύγονται – με AEO στη φάση της απογείωσης και OEI κατά την άνοδο.

Εάν αναμένεται πρόωρη είσοδος σε IMC (από την πλευρά της βάσης των νεφών) – θα πρέπει να σχεδιαστεί αναχώρηση IFR. Όμως, μπορεί να χρησιμοποιηθούν τυποποιημένες μάζες και αναχωρήσεις εφόσον περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

6.5 Η χρησιμοποίηση στοιχείων Κατηγορίας Α

Στις διαδικασίες Κατηγορίας Α, το TDP είναι το σημείο στο οποίο μπορεί να εκτελεσθεί, με αποφυγή εμποδίων OEI, είτε ματαίωση απογείωσης είτε ασφαλής συνέχιση της πτήσεως.

Για PC 2 (όταν χρησιμοποιούνται στοιχεία Κατηγορίας Α), μόνον η απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης (ματαίωσης) εξαρτάται από την αντίστοιχη του TDP˙ εάν κάποιος κινητήρας πάθει βλάβη μεταξύ TDP και DPATO ο χειριστής πρέπει να αποφασίσει ποια ενέργεια απαιτείται – δεν είναι αναγκαίο για την απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης να καθορίζεται μετά από την αντίστοιχη του TDP (βλέπε Σχήμα 5 και συζήτηση στο τμήμα 6.2.1 ανωτέρω).

Οι διαδικασίες Κατηγορίας Α που βασίζονται σε σταθερή Vtoss είναι συνήθως βελτιστοποιημένες είτε για τη μείωση της απόστασης ματαίωσης απογείωσης, είτε για την απόσταση απογείωσης. Οι διαδικασίες Κατηγορίας Α που βασίζονται σε μεταβαλλόμενη Vtoss επιτρέπουν είτε τη μείωση των απαιτούμενων αποστάσεων (χαμηλή Vtoss) είτε τη βελτίωση της ικανότητας ανόδου OEI (υψηλή Vtoss). Αυτές οι βελτιστοποιήσεις μπορεί να είναι ωφέλιμες στις PC 2 για να βεβαιωθούν οι διαστάσεις του πεδίου απογείωσης.

Εν όψει των διαφορετικών απαιτήσεων για PC 2 (από PC 1), είναι τελείως αποδεκτό για τους δύο υπολογισμούς (ένας για τον καθορισμό τις απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης και ο άλλος για τον καθορισμό του DPATO) να βασίζονται σε διαφορετικές διαδικασίες Κατηγορίας Α. Εντούτοις, εφόσον χρησιμοποιηθεί αυτή η μέθοδος, η μάζα που προκύπτει από τον υπολογισμό δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από ότι η μάζα από την πιο περιοριστική εκ των διαδικασιών.

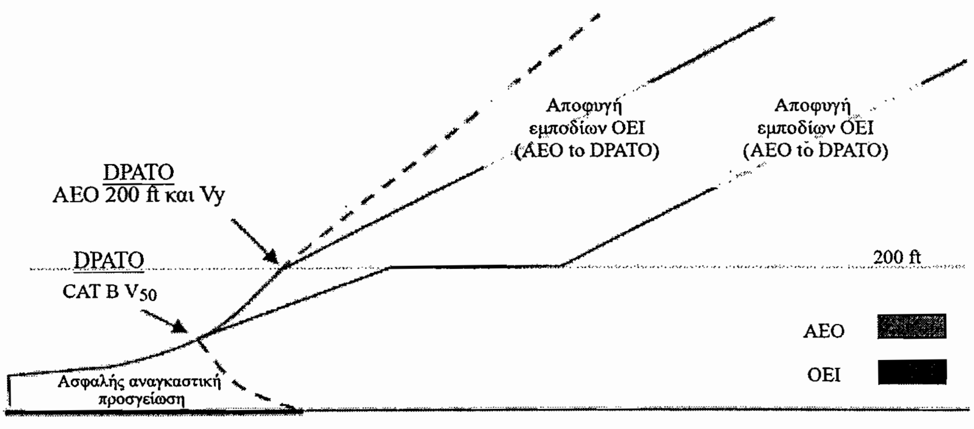
6.6 DPATO και αποφυγή εμποδίων

Εάν είναι αναγκαίο να καθοριστεί η αποφυγή εμποδίων OEI στην άνοδο, πρέπει να καθοριστεί το σταθερό σημείο (DPATO) για τη βαθμίδα (αποφυγής εμποδίων). Άπαξ και καθοριστεί το DPATO, είναι σχετικά εύκολο να υπολογισθεί η αποφυγή εμποδίων OEI με τα στοιχεία από το HFM.

6.6.1 DPATO βασισμένο σε απόσταση AEO

Στην απλούστερη περίπτωση, εάν προβλέπεται, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η προγραμματισμένη AEO έως τα 200 πόδια με Vy (βλέπε Σχήμα 7).

Σχήμα 7 – Προτεινόμενες θέσεις AEO για το DPATO



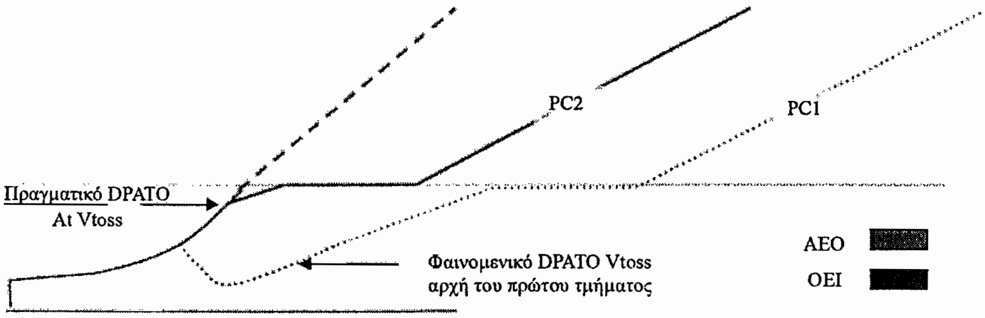
Διαφορετικά, και εάν είναι σχεδιασμένη στο HFM, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η απόσταση AEO έως τα 50 πόδια (V_{50}) – που καθορίστηκε σύμφωνα με το CS/JAR 29.63 – (βλέπε Σχήμα 7). Όταν χρησιμοποιείται η απόσταση, θα είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι η ταχύτητα ανόδου V_{50} έχει σχέση με την ταχύτητα και μάζα για τα οποία διατίθενται στοιχεία ανόδου OEI έτσι ώστε, από την V_{50}, να μπορεί να σχεδιαστεί το ίχνος πτήσεως OEI.

6.6.2 DPATO βασισμένο σε αποστάσεις Κατηγορίας Α

Δεν είναι αναγκαίο να χρησιμοποιούνται συγκεκριμένες αποστάσεις AEO (μολονότι προτιμάται για εμφανείς λόγους)˙ εφόσον δεν διατίθενται, το ίχνος πτήσεως (με αποφυγή εμποδίων OEI) μπορεί να καθοριστεί

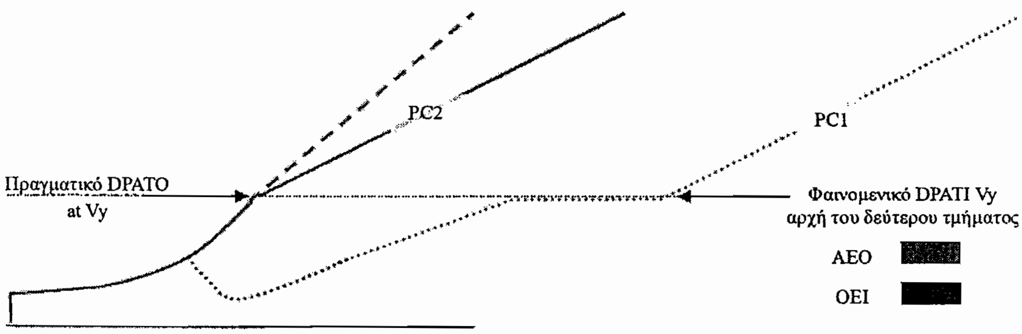
χρησιμοποιώντας αποστάσεις Κατηγορίας Α (βλέπε Σχήμα 8 και Σχήμα 9) – το οποίο στη συνέχεια θα είναι συντηρητικό.

Σχήμα 8 – Χρησιμοποιώντας στοιχεία Κατ Α' πραγματική και φαινομενική θέση του DPATO (Vtoss και αρχή του πρώτου τμήματος)



Σημείωση: το φαινομενικό DPATO είναι μόνο για σκοπούς σχεδίασης στην περίπτωση που δεν διατίθενται στοιχεία AEO για το σχεδιασμό του ίχνους πτήσεως απογείωσης. Το πραγματικό ίχνος πτήσεως OEI θα παρέχει καλύτερη αποφυγή εμποδίων από το φαινομενικό (που χρησιμοποιείται για να επίδειξη των ελαχίστων απαιτήσεων) – όπως φαίνεται από τις συνεχόμενες και διακοπτόμενες γραμμές στο ανωτέρω διάγραμμα.

Σχήμα 9 – Χρησιμοποιώντας στοιχεία Κατ Α' πραγματική και φαινομενική θέση του DPATO (Vy και αρχή του δεύτερου τμήματος)



6.6.3 Χρησιμοποίηση των πλέον ευνοϊκών στοιχείων Κατηγορίας Α

Η χρησιμοποίηση στοιχείων AEO συνιστάται για τον υπολογισμό του DPATO. Όμως, όταν δεν παρέχεται απόσταση AEO στο εγχειρίδιο πτήσης, η απόσταση έως την Vy στα 200 πόδια, από τις πλέον ευνοϊκές διαδικασίες Κατηγορίας Α, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να σχεδιαστεί το ίχνος πτήσεως (υπό την προϋπόθεση, ότι μπορεί να αποδειχθεί ότι η απόσταση AEO έως το 200 πόδια με Vy είναι πάντοτε πλησιέστερα προς το σημείο απογείωσης από ότι προς το ίχνος πτήσεως OEI Κατ Α).

Προκειμένου να ικανοποιηθεί η απαίτηση του JAR-OPS 3.525, το τελευταίο σημείο από όπου μπορεί να φαίνεται η αρχή της αποφυγής εμποδίων OEI είναι τα 200 πόδια.

6.7 Ο υπολογισμός του DPATO – σύνοψη

Το DPATO θα πρέπει να ορισθεί από την άποψη της ταχύτητας και του ύψους πάνω από την επιφάνεια απογείωσης και θα πρέπει να επιλέγεται, έτσι ώστε να διατίθενται στοιχεία (ή ανάλογα στοιχεία) για τον καθορισμό της απόστασης από την έναρξη της απογείωσης μέχρι το DPATO (είναι αναγκαία η συντηρητικότητα).

6.7.1 Πρώτη μέθοδος

Το DPATO επιλέγεται ως η απόσταση απογείωσης Κατηγορίας Β του HFM (ταχύτητα V_{50} ή οποιαδήποτε άλλη απόσταση απογείωσης που προγραμματίσθηκε σύμφωνα με το CS/JAR 29.63) υπό την προϋπόθεση ότι εντός της απόστασης το ελικόπτερο μπορεί να επιτύχει:

— Μια από τις τιμές της Vtoss (ή τη μοναδική τιμή της Vtoss εφόσον δεν είναι μεταβλητή) που παρέχεται στο HFM, και επιλέγεται έτσι ώστε να εξασφαλίζει δυνατότητα ανόδου σύμφωνα μα τα κριτήρια Κατ Α, ή

— Vy.

Η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.525 θα φαίνεται από την V_{50} (ή την προγραμματισμένη απόσταση απογείωσης Κατηγορίας Β).

6.7.2 Δεύτερη μέθοδος

Το DPATO επιλέγεται ως αντίστοιχο του TDP μιας διαδικασίας απογείωσης από την ελεύθερη εμποδίων περιοχή που εκτελείται με τις ίδιες συνθήκες.

Η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.525 θα φαίνεται από το σημείο στο οποίο επιτυγχάνεται η Vtoss, ύψος τουλάχιστον 35 ποδών πάνω από την επιφάνεια απογείωσης και θετική βαθμίδα ανόδου (η οποία είναι η απόσταση απογείωσης από την ελεύθερη εμποδίων περιοχή Κατηγορίας Α).

Οι περιοχές ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης θα πρέπει να διατίθενται από την έναρξη της απογείωσης, έως μιαν απόσταση ίση με την απόσταση ματαίωσης απογείωσης από την “ελεύθερη εμποδίων περιοχή” Κατηγορίας Α.

6.7.3 Τρίτη μέθοδος

Εναλλακτικά, το DPATO μπορεί να επιλεγεί έτσι ώστε τα στοιχεία με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI) του Εγχειριδίου Πτήσεως Ελικοπτέρου να διατίθενται για τον καθορισμό του ίχνους πτήσεως που αρχίζει με άνοδο σε αυτήν την ταχύτητα. Αυτή η ταχύτητα θα πρέπει στη συνέχεια να είναι:

— Μια από τις τιμές της Vtoss (ή η μοναδική τιμή της Vtoss εφόσον δεν είναι μεταβλητή) που παρέχεται στο Εγχειριδίου Πτήσεως Ελικοπτέρου, και επιλέγεται έτσι ώστε να εξασφαλίζει δυνατότητα ανόδου σύμφωνα μα τα κριτήρια Κατηγορίας Α, ή

— Vy.

Το ύψος του DPATO θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 35 πόδια και μπορεί να επιλεγεί μέχρι τα 200 πόδια. Η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.525 θα φαίνεται από το επιλεγέν ύψος.

6.8 Απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης

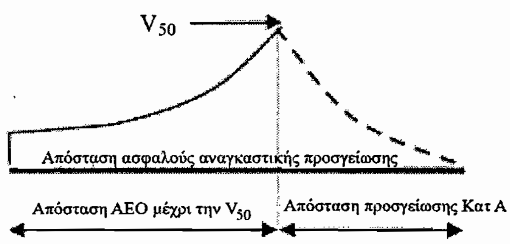
Εκτός από ότι προβλέπεται στο 6.7.2 ανωτέρω, ο καθορισμός της απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης θα μπορούσε να είναι προβληματικός καθώς δεν είναι πιθανόν ότι τα στοιχεία που είναι ειδικά για τις PC 2 θα είναι διαθέσιμα στο HFM.

Εξ ορισμού, η απόσταση ματαίωσης Κατηγορίας Α μπορεί να χρησιμοποιηθεί όταν η επιφάνεια δεν είναι κατάλληλη για ματαίωση, αλλά μπορεί να είναι ικανοποιητική για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση (για παράδειγμα όταν η επιφάνεια είναι πλημμυρισμένη ή καλύπτεται με βλάστηση).

Οποιαδήποτε στοιχεία Κατηγορίας Α (ή άλλα αποδεκτά) μπορεί να χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της απόστασης – όμως, άπαξ και καθοριστεί παραμένει σε ισχύ μόνον εάν χρησιμοποιείται η μάζα Κατηγορίας Α (ή η μάζα από τα αποδεκτά στοιχεία) και εκτελείται το σχέδιο AEO Κατηγορίας Α (ή αποδεκτό) μέχρι το TDP. Εν όψει αυτών των περιορισμών, οι πλέον πιθανές διαδικασίες Κατηγορίας Α είναι οι διαδικασίες της ελεύθερης εμποδίων περιοχής ή του βραχέως διαδρόμου (περιορισμένη περιοχή/πεδίο).

Από το Σχήμα 10, μπορεί να γίνει αντιληπτό ότι εάν χρησιμοποιείται η διαδικασία V_{50} Κατηγορίας Β για τον καθορισμό του DPATO, ο συνδυασμός της απόστασης έως τα 50 πόδια και της απόστασης προσγείωσης στην “ελεύθερη εμποδίων περιοχή” Κατηγορίας Α, που απαιτείται από το CS/JAR 29.81 (η οριζόντια απόσταση που απαιτείται για προσγείωση και πλήρη ακινητοποίηση από ένα σημείο 50 πόδια πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης), θα δώσει μια καλή ένδειξη της μέγιστης απαιτούμενης απόστασης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης (βλέπε επίσης τη συζήτηση για το Vstayup ανωτέρω).

Σχήμα 10 – Απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης Κατηγορίας Β (V_{50})



6.9 Προσγείωση με Επιδόσεις Τάξης 2

Για πτητικές λειτουργίες διαφορετικές από PC 2 προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια/ελικοδρόμια εξέδρας (βλέπε τη συζήτηση στο τμήμα 7.4.1 κατωτέρω), οι αρχές για την περίπτωση προσγείωσης είναι πολύ πιο απλές. Καθώς οι επιδόσεις που απαιτούνται για προσγειώσεις με PC 1 και PC 2 είναι ουσιαστικά πανομοιότυπες, το κύριο θέμα είναι η κατάσταση της επιφάνειας προσγείωσης.

Εφόσον πάθει βλάβη ο κινητήρας οποτεδήποτε κατά τη διάρκεια της προσέγγισης, το ελικόπτερο πρέπει να είναι ικανό είτε: να εκτελέσει επανακύκλωση καλύπτοντας τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.525, είτε να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση επί της επιφανείας. Εν όψει αυτού, και εφόσον χρησιμοποιηθούν στοιχεία PC 1, το LDP δεν θα πρέπει να είναι χαμηλότερα από το αντίστοιχο TDP (ιδιαιτέρως στην περίπτωση μεταβλητού TDP).

Η μάζα προσγείωσης θα είναι πανομοιότυπη με τη μάζα απογείωσης για το ίδιο πεδίο (με εξέταση οποιασδήποτε μείωσης λόγω αποφυγής εμποδίων – όπως φαίνεται στο Σχήμα 6 ανωτέρω).

Στην περίπτωση ματαίωσης προσγείωσης (δηλ. το πεδίο προσγείωσης παρεμποδίζεται ή δεν είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της προσέγγισης), πρέπει να καλύπτεται η πλήρης απαίτηση για την αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση.

7. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΕ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 2 ΜΕ ΕΚΘΕΣΗ

Το JAR-OPS 3 προσφέρει την ευκαιρία μείωσης της απαίτησης για εξασφαλισμένη περιοχή ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης κατά τη φάση απογείωσης ή προσγείωσης – υπό τον όρο έγκρισης από την Αρχή. Τα ακόλουθα τμήματα έχουν να κάνουν με αυτή την επιλογή:

7.1 Όριο Έκθεσης

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, οι Επιδόσεις Τάξης 2 πρέπει να εξασφαλίζουν αποφυγή εμποδίων AEO έως το DPATO και αποφυγή εμποδίων OEI από εκείνο το σημείο. Αυτό δεν αλλάζει με την εφαρμογή της έκθεσης.

Μπορεί ως εκ τούτου να αναφερθεί ότι οι πτητικές λειτουργίες με έκθεση εξετάζονται μόνον με ευνοϊκή ρύθμιση από την απαίτηση πρόβλεψης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης.

Το απόλυτο όριο έκθεσης είναι 200 πόδια – σημείο από το οποίο πρέπει να φαίνεται η αποφυγή εμποδίων OEI.

7.2 Η αρχή της Εκτίμησης Κινδύνου

Το Παράρτημα 6 Μέρος III Κεφάλαιο 3.1.2 του ICAO (Πέμπτη Έκδοση Ιούλιος 2001) αναφέρει ότι:

— 3.1.2 Τα ελικόπτερα με Επιδόσεις Τάξης 3 πρέπει να επιχειρούν μόνον σε συνθήκες καιρού και φωτός, και πάνω από τέτοιες διαδρομές και εκτροπές από αυτές, που επιτρέπουν την εκτέλεση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στην περίπτωση βλάβης κινητήρα. Οι συνθήκες της παρούσας παραγράφου ισχύουν επίσης για ελικόπτερα με Επιδόσεις Τάξης 2 πριν από το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση και μετά το καθορισμένο σημείο πριν από την προσγείωση.

Η Ομάδα Μελέτης Ελικοπτέρων και Περιστρεφομένων πτερύγων του ICAO, είναι εμπλεγμένη σε μια υφιστάμενη διαδικασία για την τροποποίηση του Κεφαλαίου 3 ώστε να ληφθούν υπόψη οι παρούσες πρακτικές – και μετά από αυτή τη διαδικασία το προτεινόμενο κείμενο πιθανόν να είναι:

— 3.1.2 Σε συνθήκες όπου δεν εξασφαλίζεται η ασφαλής συνέχιση της πτήσεως στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδος ισχύος, οι πτητικές λειτουργίες του ελικοπτέρου θα διεξάγονται με τρόπο που δίνει κατάλληλη δυνατότητα επίτευξης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης.

Μολονότι η ασφαλής αναγκαστική προσγείωση μπορεί να μην συνεχίζει να είναι το (απόλυτο) Πρότυπο, θεωρείται, ότι η Εκτίμηση Κινδύνου είναι υποχρεωτική για την ικανοποίηση της τροποποιημένης απαίτησης για “κατάλληλη δυνατότητα”.

Η Εκτίμηση Κινδύνου που χρησιμοποιείται στο JAR-OPS 3 για την εκπλήρωση αυτού του προτεινόμενου Προτύπου είναι συνεπής με τις αρχές που περιγράφησαν στο “AS/NZS 4360:1999”.

Σημείωση: οι όροι που χρησιμοποιούνται στο παρόν κείμενο και ορίζονται στο Πρότυπο AS/NZS φαίνονται στην αναφερόμενη περίπτωση π.χ. Εκτίμηση Κινδύνου ή Μείωση Κινδύνου.

7.3 Η εφαρμογή Εκτίμησης Κινδύνου στις Επιδόσεις Τάξης 2 του JAR-OPS 3

Υπό συνθήκες όπου δεν υφίσταται κίνδυνος αποδοτέος σε βλάβη κινητήρα (πέραν εκείνου που εμπεριέχεται στην ασφαλή αναγκαστική προσγείωση), οι πτητικές λειτουργίες με Επιδόσεις Τάξης 2 μπορεί να διεξαχθούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις χωρίς ευνοϊκή ρύθμιση που περιλαμβάνονται ανωτέρω – και μια ασφαλής αναγκαστική προσγείωση θα είναι δυνατή.

Υπό συνθήκες όπου υφίσταται κίνδυνος δηλ. πτητικές λειτουργίες προς υπερυψωμένο ελικοδρόμιο (πρόσκρουση στο άκρο της εξέδρας) ή, όταν επιτρέπεται, πτητικές λειτουργίες από ένα πεδίο όπου δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση επειδή το έδαφος είναι ανεπαρκές, ή όταν υπάρχει διείσδυση στην καμπύλη HV για μικρό χρονικό διάστημα κατά την απογείωση ή προσγείωση (περιορισμός στα CS/JAR 29 HFM), οι πτητικές λειτουργίες πρέπει να διεξάγονται υπό ειδική έγκριση.

Με την προϋπόθεση ότι αυτές οι πτητικές λειτουργίες έχουν Εκτιμηθεί ως προς τον Κίνδυνο και μπορούν να διεξαχθούν ως προς καθορισμένο στόχο ασφαλείας – ενδέχεται να τύχουν έγκρισης.

7.3.1 Τα στοιχεία της Διαχείρισης Κινδύνου. Η διαδικασία έγκρισης αποτελείται από την επιχειρησιακή Εκτίμηση Κινδύνου και την εφαρμογή τεσσάρων αρχών: στόχου ασφαλείας, εκτίμηση της αξιοπιστίας του ελικοπτέρου, συνεχιζόμενη πτητική ικανότητα και διαδικασίες μετριασμού.

7.3.2 Ο στόχος ασφαλείας

Το κύριο στοιχείο της Εκτίμησης Κινδύνου του JAA όταν η έκθεση εισήχθη αρχικά στο JAR-OPS 3 (NPA OPS-8), ήταν η υπόθεση ότι οι στροβιλοκινητήρες στα ελικόπτερα θα έχουν ρυθμούς βλαβών περίπου 1:100.000 ανά ώρα πτήσης, οι οποίοι θα επιτρέπουν (έναντι του συμφωνημένου στόχου ασφαλείας του 5 x 10^{-8}ανα γεγονός) έκθεση περίπου 9 δευτερολέπτων για δικινητήρια κατά τη διάρκεια του γεγονότος της απογείωσης ή προσγείωσης. (Κατά την επιλογή αυτού του στόχου έγινε η υπόθεση ότι η πλειονότητα των επί του παρόντος καλοσυντηρημένων στροβιλοκίνητων ελικοπτέρων θα έχει τη δυνατότητα να καλύψει το στόχο του γεγονότος – που ως εκ τούτου αντιπροσωπεύει τον Συνεχιζόμενο Κίνδυνο).

Σημείωση: Ο Συνεχιζόμενος Κίνδυνος θεωρείται, ότι είναι ο κίνδυνος που παραμένει όταν εφαρμόζονται όλες οι διαδικασίες μετριασμού – πτητικής ικανότητας και επιχειρησιακές (βλέπε τμήματα 7.3.4 και 7.3.5 παρακάτω).

7.3.3 Η εκτίμηση αξιοπιστίας. Η εκτίμηση αξιοπιστίας του JAA ξεκίνησε για τη δοκιμή της υπόθεσης (που αναφέρεται στο 7.3.2 ανωτέρω) ότι η πλειονότητα των στροβιλοκίνητων τύπων θα είναι ικανή να καλύπτει το στόχο ασφαλείας. Αυτή η υπόθεση θα μπορούσε να επιβεβαιωθεί μόνον από την εξέταση των δεδομένων απώλειας ισχύος του κατασκευαστή.

7.3.4 Διαδικασίες μετριασμού (πτητική ικανότητα)

Οι διαδικασίες μετριασμού αποτελούνται από έναν αριθμό στοιχείων: την εκπλήρωση όλων των τροποποιήσεων του κατασκευαστή, ένα περιεκτικό σύστημα αναφοράς (στοιχεία για βλάβες και χρήση), και την εφαρμογή ενός Συστήματος Παρακολούθησης Χρήσης (UMS). Καθένα από αυτά τα στοιχεία πρέπει να εξασφαλίζει, ότι οι κινητήρες, άπαξ και φανεί ότι είναι επαρκώς αξιόπιστοι να καλύπτουν το στόχο ασφαλείας, θα διατηρήσουν αυτήν την αξιοπιστία (ή θα την βελτιώσουν).

Το σύστημα παρακολούθησης φαίνεται να είναι ιδιαιτέρως σημαντικό καθώς είχε ήδη αποδειχθεί πως όταν αυτά τα συστήματα λειτουργούν σωστά εμφυσούν μια περισσότερο εξεταστική προσέγγιση στις πτητικές λειτουργίες. Επιπλέον, η εξάλειψη των "θερμών εκκινήσεων", που προλαμβάνεται από το UMS, ελαχιστοποιεί από μόνης της τα περιστατικά απώλειας της κίνησης του στροβίλου.

7.3.5 Διαδικασίες μετριασμού (πτητικές λειτουργίες)

Από τον αερομεταφορέα απαιτούνται επιχειρησιακές και εκπαιδευτικές διαδικασίες, για το μετριασμό του κινδύνου – ή την ελαχιστοποίηση των συνεπειών. Αυτές οι διαδικασίες αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση του κινδύνου εξασφαλίζοντας ότι: το ελικόπτερο επιχειρεί εντός της περιοχής έκθεσης για ελάχιστο χρόνο, και ακολουθούνται απλές αλλά αποτελεσματικές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών στην περίπτωση που συμβεί βλάβη κινητήρα.

7.4 Πτητική λειτουργία με έκθεση – η ευνοϊκή ρύθμιση και η απαίτηση

Όταν επιχειρούν με έκθεση, υπάρχει ευνοϊκή ρύθμιση από την απαίτηση καθορισμού περιοχής ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης (η οποία επεκτείνεται στην προσγείωση καθώς και την απογείωση)· όμως, η απαίτηση για αποφυγή εμποδίων – ΑΕΟ στη φάση απογείωση και από το DPATO OEI στις φάσεις ανόδου και διαδρομής – παραμένει (τόσο για απογείωση όσο και για προσγείωση).

Η μάζα απογείωσης προέρχεται από την πιο περιοριστική εκ των ακολούθων:

– τις επιδόσεις ανόδου των 150 ft/min στα 1.000 πόδια πάνω από το σημείο απογείωσης, ή

– την αποφυγή εμποδίων (σύμφωνα με το 6.3 ανωτέρω), ή

– μετεώριση ΑΕΟ με επιδόσεις εκτός των επίδρασης του εδάφους (HOGE) με κατάλληλη επιλογή ισχύος. (ΑΕΟ HOGE απαιτείται για εξασφάλιση της επιτάχυνσης όταν χρησιμοποιούνται τεχνικές (σχεδόν) κάθετης δυναμικής απογείωσης. Επιπροσθέτως, για υπερυψωμένα ελικοδρόμια/ελικοδρόμια εξέδρας, εξασφαλίζεται απόθεμα ισχύος για αντιστάθμιση της πρόσκρουσης στο έδαφος, και εξασφαλίζεται ότι, κατά τον ελιγμό προσγείωσης, διατίθεται σταθεροποιημένη HOGE – στην περίπτωση που απαιτηθεί.)

7.4.1 Πτητικές λειτουργίες προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια/ελικοδρόμια εξέδρας

Οι πτητικές λειτουργίες PC 2 προς υπερυψωμένα ελικοδρόμια και ελικοδρόμια εξέδρας αποτελούν ειδική περίπτωση πτητικών λειτουργιών με έκθεση. Σε αυτές τις πτητικές λειτουργίες, η ευνοϊκή ρύθμιση καλύπτει την πιθανότητα:

– της πιθανής πρόσκρουσης στο άκρο της εξέδρας εάν ο κινητήρας πάθει βλάβη νωρίς κατά την απογείωση ή αργά κατά την προσγείωση, και

– της διείσδυσης στην καμπύλη HV κατά τη διάρκεια απογείωσης ή προσγείωσης, και

– της αναγκαστικής προσγείωσης με εμπόδια επί του εδάφους (αφιλόξενες συνθήκες στο νερό) κάτω από το υπερυψωμένο ελικοδρόμιο (ελικοδρόμιο εξέδρας). Η μάζα απογείωσης είναι όπως αναφέρθηκε ανωτέρω και οι σχετικές τεχνικές είναι όπως περιγράφονται στο ACJ OPS 3.520(α)(3) και3.535(α)(3)
Σημείωση:

Είναι απίθανο ότι το DPATO θα πρέπει να υπολογισθεί για πτητικές λειτουργίες προς ελικοδρόμια εξέδρας (λόγω απουσίας εμποδίων στο ίχνος απογείωσης).

7.4.2 Επιπλέον απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες προς Ελικοδρόμια εξέδρας σε Αφιλόξενο Περιβάλλον

Για διαφόρους λόγους (π.χ. το μέγεθος της εξέδρας, και το περιβάλλον του ελικοδρομίου εξέδρας – που περιλαμβάνουν εμπόδια και ανύσματα ανέμου), δεν αναμενόταν ότι οι πτητικές λειτουργίες με PC 1 θα ήταν τεχνικά εφικτές ή οικονομικά δικαιολογημένες από τη σχεδιασμένη προθεσμία του JAA το 2010 (η OEI HOGE θα μπορούσε να παρέχει μια μέθοδο συμμόρφωσης αλλά αυτό θα κατέληγε σε σοβαρό και αδικαιολόγητο περιορισμό του ωφέλιμου φορτίου/εμβέλειας).

Εντούτοις, λόγω των σοβαρών συνεπειών από βλάβη του κινητήρα σε ελικόπτερα που εμπλέκονται σε απογειώσεις και προσγειώσεις σε ελικοδρόμια εξέδρας που βρίσκονται σε αφιλόξενες θαλάσσιες περιοχές (όπως είναι η Βόρεια Θάλασσα ή ο Βόρειος Ατλαντικός), απαιτείται πολιτική Μείωσης Κινδύνου. Ως αποτέλεσμα, οι ενισχυμένες μάζες απογείωσης και προσγείωσης Τάξης 2 μαζί με τεχνικές που παρέχουν υψηλή εμπιστοσύνη ασφάλειας λόγω: αποφυγής του άκρου της εξέδρας, και απότομης καθόδου που εξασφαλίζει συνεχή πτήση ελεύθερη από τη θάλασσα, φαίνονται ως πρακτικά μέτρα.

Για τα ελικόπτερα τα οποία έχουν διαδικασία υπερυψωμένου ελικοδρομίου εξέδρας Κατηγορίας Α, η πιστοποίηση ικανοποιείται επιδεικνύοντας μια διαδικασία και ρυθμισμένες μάζες (ρυθμισμένες για άνεμο καθώς και για θερμοκρασία και πίεση) οι οποίες εξασφαλίζουν αποφυγή του άκρου της εξέδρας κατά 15 πόδια στην απογείωση και προσγείωση. Συνεπώς συνιστάται όπως οι κατασκευαστές, όταν παρέχουν ενισχυμένες διαδικασίες PC 2, χρησιμοποιούν την πρόβλεψη αποφυγής του άκρου της εξέδρας ως σημείο αναφοράς.

Καθώς το ύψος του ελικοδρομίου εξέδρας πάνω από τη θάλασσα είναι μεταβλητό, πρέπει να υπολογίζεται η απότομη κάθοδος˙ άπαξ και απομακρυνθεί από το ελικοδρόμιο εξέδρας, ένα ελικόπτερο που επιχειρεί με PC 1 θα αναμένεται να πληροί τη αποφυγή εμποδίων κατά 35 πόδια. Υπό συνθήκες διαφορετικές από τις ανοιχτές θάλασσες και με λιγότερο πολύπλοκες συνθήκες περιβάλλοντος, αυτό δεν θα παρουσιάζει δυσκολίες. Όπως η πρόβλεψη της απότομης καθόδου δεν ασχολείται με τις επιχειρησιακές συνθήκες, τα τυπικά γραφήματα απότομης καθόδου για ενισχυμένες PC 2 – όμοια με εκείνα που υφίστανται για τις διαδικασίες Κατηγορίας Α – προβλέπονται.

Υπό συνθήκες υπεράκτιων πτητικών λειτουργιών, ο υπολογισμός της απότομης καθόδου δεν είναι ασήμαντο θέμα – τα ακόλουθα παραδείγματα δηλώνουν κάποια από τα προβλήματα τα οποία μπορεί να αντιμετωπισθούν σε αφιλόξενα περιβάλλοντα:

– Περιπτώσεις που δεν λαμβάνεται υπόψη η παλίρροια και η θάλασσα κυλά ακανόνιστα – το ύψος του εμποδίου (δηλ. η θάλασσα) είναι απροσδιόριστο κάνοντας αδύνατο τον αληθή υπολογισμό της απότομης καθόδου.

– Περιπτώσεις που δεν θα είναι δυνατό – για επιχειρησιακούς λόγους – να είναι τα ίχνη προσέγγισης και αναχώρησης ελεύθερα από εμπόδια – ο "τυπικός" υπολογισμός της απότομης καθόδου δεν θα μπορούσε να έχει εφαρμογή.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, η πρακτικότητα δείχνει ότι η απότομη κάθοδος θα πρέπει να βασίζεται στο ύψος της εξέδρας AMSL και θα πρέπει να ισχύει η αποφυγή των 35 ποδών.

Υπάρχουν όμως άλλα και πιο πολύπλοκα θέματα τα οποία θα επηρεάσουν επίσης την αποφυγή του άκρου της εξέδρας και τους υπολογισμούς της απότομης καθόδου:

– Όταν επιχειρούν σε μετακινούμενες εξέδρες επί σκαφών, μπορεί να μην είναι δυνατό ένα συνιστώμενο σχέδιο προσγείωσης ή απογείωσης διότι το ελικόπτερο μπορεί να πρέπει να μετεωριθεί παραπλεύρως προκειμένου να παρακολουθείται διανοητικά η άνοδος και η πτώση του πλοίου, ή να προσγειωθεί ξανά κατά την απογείωση στην περίπτωση που η βλάβη κινητήρα μπορεί να μην αποτελεί επιλογή.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, ο Κυβερνήτης μπορεί να ρυθμίσει τα σχέδια για να αντιμετωπίσει μια ζημιά πιο σοβαρή ή πιο πιθανή από εκείνη που παρουσιάζεται από τη βλάβη κινητήρα.

Και τούτο ένεκα αυτών και άλλων (απρόβλεπτων) περιστάσεων που δεν χρησιμοποιείται περιγραφική απαίτηση. Όμως, ο στόχος παραμένει στην αποφυγή του άκρου της εξέδρας κατά 15 πόδια και την αποφυγή εμποδίων κατά 35 πόδια και θα πρέπει να παρέχονται στοιχεία έτσι ώστε, όταν είναι πρακτικά δυνατό, να μπορούν να σχεδιαστούν αυτά τα διαστήματα αποφυγής.

Όπως δείχνει η ιστορία των ατυχημάτων/συμβάντων ότι ο κύριος κίνδυνος είναι η σύγκρουση με εμπόδια στο ελικοδρόμιο εξέδρας λόγω ανθρωπίνου λάθους, συνιστώνται απλές και επαναλαμβανόμενες διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης.

Εν όψει των λόγων που αναφέρθηκαν παραπάνω, η μελλοντική απαίτηση για PC 1 αντικαθίσταται από τη νέα απαίτηση ότι λαμβάνεται υπόψη η μάζα απογείωσης: η διαδικασία, αποφυγή του άκρου της εξέδρας και απότομη κάθοδος κατάλληλη για το ύψος του ελικοδρομίου εξέδρας. Αυτή θα απαιτεί υπολογισμό της μάζας απογείωσης από πληροφορίες που παρέχονται από τους κατασκευαστές και αντανακλούν αυτά τα στοιχεία. Αναμένεται ότι αυτές οι πληροφορίες θα παρέχονται από σχεδιασμό/εξομοίωση των επιδόσεων χρησιμοποιώντας ένα πρότυπο που επικυρώνεται μέσω περιορισμένων πτητικών δοκιμών.

7.4.3 Πτητικές λειτουργίες σε ελικοδρόμια εξέδρας για Ελικόπτερα με MAPSC περισσοτέρων από 19

Η αρχική απαίτηση για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων με MAPSC περισσοτέρων από 19 ήταν PC 1 (όπως εκτίθεται στο JAR-OPS 3.470(α)(2)).

Όμως, όταν επιχειρούν σε ελικοδρόμια εξέδρας, τα προβλήματα που απαριθμούνται στο 7.4.2 ανωτέρω εφαρμόζονται εξ ίσου σε αυτά τα ελικόπτερα. Εν όψει αυτού, αλλά λαμβάνοντας υπόψη ότι (πιθανώς) μεταφέρονται αυξημένοι αριθμοί, αυτές οι πτητικές λειτουργίες επιτρέπονται με PC 2 (JAR-OPS3.470(α)(2)) αλλά, σε όλα τα περιβάλλοντα ελικοδρομίων εξέδρας (τόσο αφιλόξενα όσο και φιλόξενα), πρέπει να ικανοποιήσουν τις επιπλέον απαιτήσεις που εκτίθενται στο 7.4.2 ανωτέρω.

ACJ-1 στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς δυνατότητα εξασφάλισης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης

1. Ως μέρος της εκτίμησης κινδύνου πριν από την εκχώρηση έγκρισης σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517 (α), ο αερομεταφορέας θα πρέπει να παρέχει τα κατάλληλα αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία για το σύστημα ισχύος που διατίθενται για τον τύπο του ελικοπτέρου και τον τύπο του κινητήρα.

2. Εκτός από την περίπτωση νέων κινητήρων, αυτά τα στοιχεία θα πρέπει να δείχνουν ξαφνική απώλεια ισχύος από το σύνολο των περιστατικών κράτησης εν πτήσει (IFSD) που δεν υπερβαίνει την 1 ανά 100.000 ώρες κινητήρα σε κινούμενο παράθυρο 5 ετών. Όμως, ρυθμός μεγαλύτερος από αυτήν την τιμή, αλλά που δεν υπερβαίνει τα 3 ανά 100.000 ώρες κινητήρα, μπορεί να γίνει αποδεκτός από την Αρχή μετά από εκτίμηση που δείχνει βελτιωμένη τάση.

3. Οι νέοι κινητήρες θα πρέπει να εκτιμώνται κατά περίπτωση.

4. Μετά την αρχική εκτίμηση, οι ενημερωμένες στατιστικές θα πρέπει να επανεκτιμώνται περιοδικά˙ οποιαδήποτε δυσμενής διατηρούμενη τάση θα απαιτεί να ολοκληρωθεί από τον αερομεταφορέα άμεση αξιολόγηση σε διαβούλευση με την Αρχή και τους εμπλεκόμενους κατασκευαστές. Η αξιολόγηση μπορεί να καταλήξει σε διορθωτική ενέργεια ή στην εφαρμογή επιχειρησιακών περιορισμών.

5. Ο σκοπός της παρούσας παραγράφου είναι να παρέχει καθοδήγηση για το πώς καθορίζεται ο ρυθμός ξαφνικής απώλειας ισχύος του εν υπηρεσία συστήματος ισχύος.

5.1 Διανομή ρόλων ανάμεσα στους κατόχους του ελικοπτέρου και του Πιστοποιητικού Τύπου κινητήρα (TCH).

α) Η πρόβλεψη εντύπων που καθορίζουν το ρυθμό ξαφνικής απώλειας ισχύος εν υπηρεσία για το ελικόπτερο/εγκατάσταση κινητήρα˙ η αλληλεπίδραση με την επιχειρησιακή Αρχή του Κράτους Σχεδίασης θα πρέπει να είναι το TCH του Κινητήρα ή το TCH του ελικοπτέρου εξαρτωμένου από τον τρόπο που μοιράζονται την αντίστοιχη εργασία ανάλυσης.

β) Ο TCH του Κινητήρα θα πρέπει να παρέχει στον TCH του ελικοπτέρου έγγραφο που περιλαμβάνει: τον κατάλογο των περιστατικών απώλειας ισχύος εν υπηρεσία, ο συντελεστής εφαρμογής για κάθε περιστατικό (εάν χρησιμοποιείται), καθώς και τις υποθέσεις που έγιναν για την αποτελεσματικότητα οποιωνδήποτε διορθωτικών ενεργειών εφαρμόσθηκαν (εάν χρησιμοποιείται),

γ) Ο TCH του Κινητήρα ή του Ελικοπτέρου θα πρέπει να παρέχει στην επιχειρησιακή Αρχή του Κράτους Σχεδίασης ή, όπου αυτή η Αρχή δεν αναλαμβάνει την ευθύνη, στην επιχειρησιακή Αρχή του Κράτους του Αερομεταφορέα, ένα έγγραφο που αναφέρει λεπτομερώς τα αποτελέσματα των υπολογισμών –λαμβάνοντας υπόψη: τα περιστατικά που προκλήθηκαν από τον κινητήρα και τα περιστατικά που προκλήθηκαν από την εγκατάσταση του κινητήρα, το συντελεστή εφαρμογής για κάθε περιστατικό (εάν χρησιμοποιείται), τις υποθέσεις για την αποτελεσματικότητα οποιωνδήποτε διορθωτικών ενεργειών εφαρμόσθηκαν στον κινητήρα και στο ελικόπτερο (εάν χρησιμοποιείται), και τον υπολογισμό του ρυθμού απώλειας ισχύος του συστήματος ισχύος.

5.2 Τεκμηρίωση. Η ακόλουθη τεκμηρίωση θα πρέπει να ενημερώνεται κάθε χρόνο.

5.2.1 Το έγγραφο με την αναλυτική μεθοδολογία και τους υπολογισμούς όπως διανέμεται προς την Αρχή του Κράτους Σχεδίασης.

5.2.2 Ένα συνοπτικό έγγραφο με τα αποτελέσματα των υπολογισμών όπως διατίθεται κατόπιν αιτήσεως προς οποιαδήποτε επιχειρησιακή Αρχή.

5.2.3 Μια Υπηρεσιακή Επιστολή που καθορίζει την καταλληλότητα για τέτοια εκμετάλλευση και ορίζει την αντίστοιχη απαιτούμενη διαμόρφωση όπως παρέχεται προς τους αερομεταφορείς.

5.3 Ορισμός της "ξαφνικής απώλειας ισχύος εν υπηρεσία".

Η ξαφνική απώλεια ισχύος εν υπηρεσία είναι απώλειας ισχύος του κινητήρα:

– μεγαλύτερη του 30% της ισχύος απογειώσεως, και
– συμβαίνει κατά την πτητική λειτουργία, και
– χωρίς περιστατικό έγκαιρης κατανοητής προειδοποίησης που πληροφορεί και δίνει επαρκή χρόνο στο χειριστή ώστε να κάνει την πρέπουσα ενέργεια.

5.4 Τεκμηρίωση της βάσης δεδομένων.

Κάθε περιστατικό απώλειας ισχύος θα πρέπει να τεκμηριώνεται, από τον TCH του κινητήρα ή ελικοπτέρου, ως εξής:

– αριθμός αναφοράς συμβάντος,
– τύπος κινητήρα,
– αριθμός σειράς κινητήρα,
– αριθμός σειράς ελικοπτέρου,
– ημερομηνία,
– τύπος περιστατικού (απαιτούμενη IFSD, μη απαιτούμενη IFSD),
– υποτιθέμενη αιτία,
– συντελεστής δυνατότητας εφαρμογής όταν χρησιμοποιείται,
– αναφορά και υποτιθέμενη αποτελεσματικότητα των διορθωτικών ενεργειών που θα πρέπει να εφαρμοσθούν (εφόσον υπάρχουν).

5.5 Μεθοδολογία μέτρησης.

Διάφορες μεθοδολογίες για τη μέτρηση του ρυθμού απώλειας ισχύος του κινητήρα έχουν γίνει αποδεκτές από τις Αρχές. Το παρακάτω είναι παράδειγμα μιας απ' αυτές τις μεθοδολογίες:

5.5.1 Τα αποτελέσματα που προέρχονται από:

– άγνωστες αιτίες (τα συντρίμμια δεν βρέθηκαν ή είναι τελείως κατεστραμμένα, ατεκμηρίωτες ή αναπόδεικτες εκθέσεις), ή
– όταν ο κινητήρας ή τα τμήματα της εγκατάστασης του κινητήρα δεν έχουν διερευνηθεί (για παράδειγμα όταν ο κινητήρας δεν έχει επιστραφεί από τον πελάτη), ή
– ακατάλληλη ή μη αντιπροσωπευτική χρήση (επιχειρησιακή ή συντήρηση) του ελικοπτέρου ή του κινητήρα

<u>δεν υπολογίζονται ως ξαφνικές απώλειες ισχύος κινητήρα εν υπηρεσία και ο συντελεστής δυνατότητας εφαρμογής είναι 0%.</u>

5.5.2 Τα περιστατικά που προκαλούνται από:

– τον κινητήρας ή τα τμήματα της εγκατάστασης του κινητήρα, ή
– τη συντήρηση κινητήρα ή ελικοπτέρου, όταν η εφαρμοζόμενη συντήρηση ήταν συνεπής με τα Εγχειρίδια Συντήρησης

<u>υπολογίζονται ως ξαφνικές απώλειες ισχύος κινητήρα εν υπηρεσία και ο συντελεστής δυνατότητας εφαρμογής είναι 100%.</u>

5.5.3 Για τα περιστατικά όπου ο κινητήρας ή το τμήμα της εγκατάστασης του κινητήρα έχει αποσταλεί για διερεύνηση τα οποία δεν επιτρέπουν να ορισθεί υποτιθεμένη αιτία

<u>ο συντελεστής δυνατότητας εφαρμογής είναι 50%.</u>

5.6 Αποτελεσματικότητα των διορθωτικών ενεργειών.

Οι διορθωτικές ενέργειες που γίνονται από τους κατασκευαστές του κινητήρα και του ελικοπτέρου στον ορισμό ή τη συντήρηση του κινητήρα ή της εγκατάστασής του θα μπορούσε να καθορισθούν ως υποχρεωτικές για συγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες του JAR-OPS 3. Σε αυτήν την περίπτωση, η σχετιζόμενη βελτίωση της αξιοπιστίας θα μπορούσε να θεωρηθεί ως παράγοντας μετριασμού για το περιστατικό.

Ένας παράγοντας που ορίζει την αποτελεσματικότητα της διορθωτικής ενέργειας θα μπορούσε να έχει εφαρμογή στο συντελεστή δυνατότητας εφαρμογής του εν λόγω περιστατικού.

5.7 Μέθοδος υπολογισμού του ρυθμού απώλειας ισχύος του συστήματος ισχύος.

Η λεπτομερής μέθοδος υπολογισμού του ρυθμού απώλειας ισχύος του συστήματος ισχύος θα πρέπει να τεκμηριώνεται από τον TCH του κινητήρα ή του ελικοπτέρου και να είναι αποδεκτή από τη σχετική Αρχή.

ACJ-2 στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α)
Πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρου χωρίς δυνατότητα εξασφάλισης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης

Για να αποκτηθεί έγκριση σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α), ο αερομεταφορέας που διεξάγει επιχειρήσεις χωρίς δυνατότητα εξασφάλισης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης θα πρέπει να εφαρμόζει τα ακόλουθα:

1. Να αποκτήσει και στη συνέχεια να διατηρήσει το πρότυπο τροποποίησης του ελικοπτέρου/κινητήρα που ορίζεται από τον κατασκευαστή και το οποίο καθορίστηκε για να επαυξάνει την αξιοπιστία κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης.

2. Να εκτελεί τις προληπτικές ενέργειες συντήρησης που συνιστώνται από τον κατασκευαστή του ελικοπτέρου ή κινητήρα ως εξής:

2.1 Φασματοσκοπική ανάλυση ελαίου και ανάλυση υπολειμμάτων του κινητήρα – κατά περίπτωση,

2.2 Παρακολούθηση των τάσεων του κινητήρα, βασισμένη σε ελέγχους ασφάλειας της διαθέσιμης ισχύος,

2.3 Ανάλυση κραδασμών του κινητήρα (και οποιωνδήποτε άλλων συστημάτων παρακολούθησης κραδασμών όπου ταιριάζει).

2.4 Παρακολούθηση κατανάλωσης καυσίμου.

3. Το Σύστημα Παρακολούθησης Χρήσεως θα πρέπει να εκπληρώνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

3.1 Αποτύπωση των παρακάτω στοιχείων:

– Ημερομηνία και ώρα αποτύπωσης, ή αξιόπιστος τρόπος καθορισμού αυτών των παραμέτρων,

– Σύνολο των ωρών πτήσεως που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της ημέρας και συνολικός χρόνος πτήσεως,

– Μέτρηση του κύκλου N1 (RPM του παραγωγού αερίων),

– Μέτρηση του κύκλου N2 (RPM του στροβίλου ισχύος εφόσον ο κινητήρας χαρακτηρίζεται ελεύθερου στροβίλου),

– Υπέρβαση της θερμοκρασίας του στροβίλου: τιμή, διάρκεια,

– Υπέρβαση του torque του άξονα ισχύος: τιμή, διάρκεια (εφόσον έχει προσαρμοσθεί αισθητήρας torque),

– Υπέρβαση της ταχύτητας του άξονα του κινητήρα: τιμή, διάρκεια.

3.2 Αποθήκευση των στοιχείων των ανωτέρω παραμέτρων, εφόσον έχουν εφαρμογή, που καλύπτουν το μέγιστο χρόνο πτήσης σε μια ημέρα, και όχι λιγότερο από πέντε ώρες πτήσης, με κατάλληλο διάστημα δειγματοληψίας για κάθε παράμετρο.

3.3 Το σύστημα θα πρέπει να περιλαμβάνει μια περιεκτική λειτουργία αυτοελέγχου με ενδείκτη δυσλειτουργίας και ανίχνευση παύσης ισχύος ή αποσύνδεση εισαγωγής στοιχείων αισθητήρα.

3.4 Θα πρέπει να διατίθεται κάποιος τρόπος υποφόρτωσης και ανάλυσης των αποτυπωμένων παραμέτρων. Η συχνότητα υποφόρτωσης θα πρέπει να είναι επαρκής ώστε να διασφαλισθεί ότι τα στοιχεία δεν έχουν χαθεί λόγω εγγραφής επάνω σ' αυτά.

3.5 Η ανάλυση παραμέτρων που συγκεντρώθηκαν από το σύστημα παρακολούθησης χρήσεως, η συχνότητα αυτής της ανάλυσης και οι επακόλουθες ενέργειες συντήρησης θα πρέπει να περιγράφονται στην τεκμηρίωση συντήρησης.

3.6 Τα δεδομένα θα πρέπει να αποθηκεύονται σε αποδεκτή μορφή και να είναι προσβάσιμα στην Αρχή, για τουλάχιστον 24 μήνες.

4. Περιλάβετε τις διαδικασίες απογείωσης και προσγείωσης στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, όταν αυτές υπάρχουν ήδη στο Εγχειρίδιο Πτήσης Ελικοπτέρου.

5. Καθορίστε την εκπαίδευση του πληρώματος διακυβέρνησης η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει τη συζήτηση, επίδειξη, χρήση και εξάσκηση των τεχνικών που είναι αναγκαίες για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων.

6. Αναφέρατε στον κατασκευαστή οποιαδήποτε απώλεια ελέγχου ισχύος, κράτηση κινητήρα (προληπτική ή από άλλη αιτία) ή βλάβη της μονάδος ισχύος για οποιαδήποτε αιτία (εκτός από προσομοίωση

βλάβης της μονάδος ισχύος κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης). Το περιεχόμενο κάθε αναφοράς θα πρέπει να παρέχει:

– Ημερομηνία και ώρα,
– Αερομεταφορέα (και οργανισμούς Συντήρησης όρου σχετίζονται),
– Τύπος ελικοπτέρου και περιγραφή των πτητικών λειτουργιών,
– Νηολόγηση και αριθμό σειράς του σκάφους,
– Τύπος και αριθμός σειράς του κινητήρα
– Πρότυπο τροποποίησης της μονάδος ισχύος όταν σχετίζεται με τη βλάβη,
– Θέση κινητήρα,
– Συμπτώματα που οδήγησαν στο περιστατικό,
– Συνθήκες της βλάβης στη μονάδα ισχύος που περιλαμβάνουν τη φάση της πτήσεως ή λειτουργία εδάφους,
– Συνέπειες του περιστατικού,
– Καιρικές/περιβαλλοντικές συνθήκες,
– Αιτία βλάβης της μονάδος ισχύος – εφόσον είναι γνωστή,
– Σε περίπτωση κράτησης εν πτήσει (IFSD), τη φύση της IFSD (Απαιτούμενη/Μη απαιτούμενη),
– Διαδικασία που εφαρμόσθηκε και οπουδήποτε σχόλιο αφορά την δυνατότητα επανεκκίνησης του κινητήρα,
– Ώρες και κύκλοι του κινητήρα (από την αρχή και από την τελευταία γενική επισκευή),
– Ώρες πτήσεως του σκάφους,
– Ενέργειες αποκατάστασης που εφαρμόσθηκαν και περιλαμβάνουν, εάν υπάρχουν, αλλαγές εξαρτημάτων με αριθμό ανταλλακτικού και αριθμό σειράς των αφαιρεθέντων εξαρτημάτων, και
– Οποιαδήποτε άλλη σχετική πληροφορία.
–

ACJ OPS 3.520(α)(3) και 3,535(α)(3)

Διαδικασία για συνεχείς πτητικές λειτουργίες σε ελικοδρόμια εξέδρας

Βλέπε JAR-OPS 3.520(α)(3) και 3,535(α)(3)

1 Παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την απογείωση ή προσγείωση σε ελικοδρόμιο εξέδρας

1.1 Προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο σημαντικός αριθμός των μεταβλητών που σχετίζονται με το περιβάλλον του ελικοδρομίου εξέδρας, κάθε απογείωση και προσγείωση ίσως απαιτεί ένα ελαφρώς διαφορετικό σχέδιο. Παράγοντες όπως η μάζα και το κέντρο βάρους του ελικοπτέρου, η ταχύτητα ανέμου, οι αναταράξεις, το μέγεθος του καταστρώματος, το υψόμετρο και ο προσανατολισμός του καταστρώματος,
τα εμπόδια, τα περιθώρια ισχύος, σωλήνες εξαγωγής αερίων του στροβίλου της πλατφόρμας κ.λπ., θα επηρεάζουν τόσο την απογείωση όσο και την προσγείωση, Ιδιαιτέρως, όσον αφορά στην προσγείωση, πρόσθετες θεωρήσεις όπως η ανάγκη για καθαρό ίχνος πτήσης επανακύκλωσης, η ορατότητα και η βάση νεφών κ.λπ., θα επηρεάζουν την απόφαση του κυβερνήτη για την επιλογή του σχεδίου προσγείωσης. Τα σχέδια μπορεί να τροποποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη τους σχετικούς παράγοντες που σημειώθηκαν παραπάνω καθώς και τα χαρακτηριστικά των επιμέρους τύπων ελικοπτέρου.

2 Ορολογία

2.1 Βλέπε JAR-OPS 3.480 κατά περίπτωση.

3 Επιδόσεις

3.1 Για να εκτελεσθούν τα ακόλουθα σχέδια απογείωσης και προσγείωσης, απαιτούνται επαρκείς επιδόσεις μετεώρισης στο ελικοδρόμιο εξέδρας με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία (AEO). Προκειμένου να εξασφαλισθεί ένα ελάχιστο επίπεδο επιδόσεων, τα δεδομένα (που προέρχονται από το τμήμα AEO εκτός επίδρασης εδάφους (OGE) του Εγχειριδίου Πτήσης, με συνυπολογισμό του ανέμου) θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να παρέχουν τη μέγιστη μάζα απογείωσης ή προσγείωσης. Όταν το ελικοδρόμιο επηρεάζεται από καθοδικά ρεύματα ή αναταράξεις ή ζεστά αέρια, ή όταν το σχέδιο απογείωσης ή προσγείωσης εμποδίζεται, ή η προσέγγιση ή απογείωση δεν μπορεί να γίνει αντίθετα στον άνεμο, μπορεί να είναι αναγκαίο να μειωθεί η μάζα απογείωσης ή προσγείωσης χρησιμοποιώντας κατάλληλη μέθοδο υπολογισμού που συνιστάται από τον κατασκευαστή. Η μάζα του ελικοπτέρου δεν θα πρέπει να υπερβεί εκείνη που απαιτείται από το JAR-OPS 3.520(α)(1) ή JAR-OPS 3.535(α)(1).

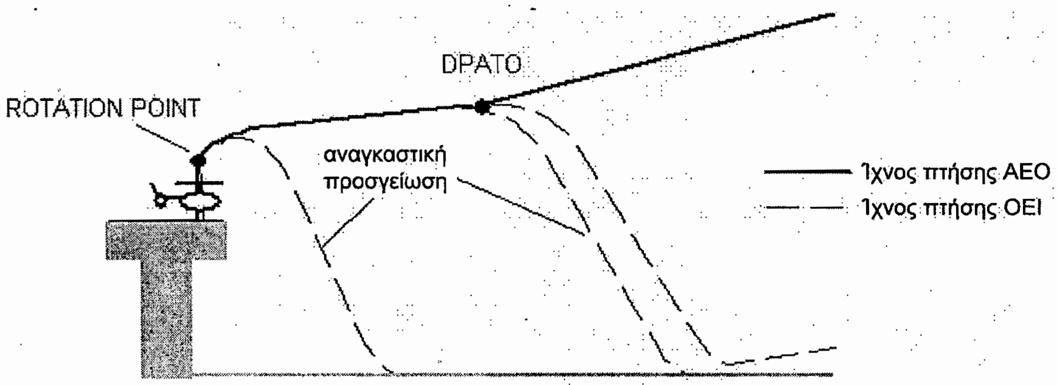
Σημείωση 1: Για τύπους ελικοπτέρου που δεν υποστηρίζονται πλέον από τον κατασκευαστή, μπορεί να καθιερωθούν δεδομένα από τον αερομεταφορέα, υπο την προϋπόθεση ότι είναι αποδεκτά από την Αρχή.

4 Σχέδιο απογείωσης

4.1 Η απογείωση θα πρέπει να εκτελείται με δυναμικό τρόπο που εξασφαλίζει ότι το ελικόπτερο κινείται συνεχώς κατακόρυφα από τη μετεώριση προς το Rotation point (RP) και εκείθεν σε πτήση προς τα εμπρός. Εάν ο ελιγμός είναι υπερβολικά δυναμικός, τότε υπάρχει αυξημένος κίνδυνος απώλειας της αντίληψης του χώρου (μέσω της απώλειας των οπτικών ενδείξεων) στην περίπτωση ματαιωμένης απογείωσης, ιδιαίτερα κατά τη νύχτα.

4.2 Εάν η μετάβαση σε πτήση προς τα εμπρός είναι πολύ αργή, το ελικόπτερο εκτίθεται σε αυξημένο κίνδυνο να έρθει σε επαφή με το άκρο του καταστρώματος στην περίπτωση βλάβης κινητήρα στο ή αμέσως μετά το σημείο εφαρμογής δυνάμεως στο χειριστήριο πορείας (RP).

4.3 Έχει βρεθεί ότι η άνοδος προς το RP γίνεται καλύτερα μεταξύ του 110% και 120% της ισχύος που απαιτείται στη μετεώριση. Αυτή η ισχύς προσφέρει βαθμό ανόδου ο οποίος βοηθάει στην αποφυγή του άκρου του καταστρώματος μετά από βλάβη μονάδας ισχύος στο RP, ενώ ελαχιστοποιεί την "'άνοδο" μετά από βλάβη πριν από το RP. Οι μεμονωμένοι τύποι θα απαιτούν επιλογή διαφορετικών τιμών εντός αυτού του εύρους.



5 Επιλογή πλευρικών οπτικών ενδείξεων

5.1 Προκειμένου να εξασφαλισθούν οι μέγιστες επιδόσεις στην περίπτωση βλάβης κινητήρα που αναγνωρίζεται στο ή αμέσως μετά το RP, το RP πρέπει να είναι στην κάλλιστη τιμή του, σύμφωνο με τη διατήρηση των αναγκαίων οπτικών ενδείξεων. Εάν μια βλάβη κινητήρα αναγνωρισθεί μόλις πριν από το RP, το ελικόπτερο, εφόσον επιχειρεί με μικρή μάζα, μπορεί να "ανέβει" σημαντικό ύψος πριν η ενέργεια ματαίωσης έχει οποιοδήποτε αποτέλεσμα. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό όπως ο χειριστής που ελέγχει τα χειριστήρια επιλέξει έναν πλευρικό οπτικό σημαντήρα και να τον διατηρεί μέχρις ότου επιτευχθεί το RP, ιδιαιτέρως σε καταστρώματα με πολύ λίγες οπτικές ενδείξεις. Στην περίπτωση ματαιωμένης απογείωσης, ο πλευρικός σημαντήρας θα είναι μια ζωτική οπτική ένδειξη για βοήθεια του χειριστή να εκτελέσει επιτυχή προσγείωση.

6 Επιλογή του rotation point

6.1 Θα πρέπει να επιλέγεται το κάλλιστο RP για να εξασφαλίζεται ότι το ίχνος απογείωσης θα συνεχίζει προς τα πάνω και μακράν του καταστρώματος με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία (AEO), αλλά ελαχιστοποιώντας την πιθανότητα πρόσκρουσης στο άκρο του καταστρώματος λόγω της απώλειας ύψους στην περίπτωση βλάβης κινητήρα στο ή αμέσως μετά το RP.

6.2 Το κάλλιστο RP μπορεί να ποικίλει από τύπο σε τύπο. Το χαμήλωμα του RP θα έχει ως αποτέλεσμα μειωμένη απόσταση αποφυγής του άκρου του καταστρώματος στην περίπτωση βλάβης κινητήρα που αναγνωρίζεται στο ή αμέσως μετά το RP. Το σήκωμα το RP θα έχει ως αποτέλεσμα πιθανή απώλεια των οπτικών ενδείξεων, ή σκληρή προσγείωση στην περίπτωση βλάβης κινητήρα μόλις πριν το RP.

7 Χρόνοι αντίδρασης του χειριστή

7.1 Ο χρόνος αντίδρασης του χειριστή είναι ένας σημαντικός συντελεστής που επηρεάζει την απόσταση αποφυγής του άκρου του καταστρώματος στην περίπτωση βλάβης κινητήρα πριν από ή στο RP. Η προσομοίωση έχει δείξει, ότι καθυστέρηση ενός δευτερολέπτου μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια μέχρι και 15 ποδών από την απόσταση αποφυγής του άκρου του καταστρώματος.

8 Μεταβολή της ταχύτητας του ανέμου

8.1 Ο σχετικός άνεμος είναι μια σημαντική παράμετρος στην επίτευξη του ίχνους απογειώσεως μετά από βλάβη κινητήρα. Οπουδήποτε είναι εφικτό, η απογείωση θα πρέπει να γίνεται αντίθετα προς τον άνεμο. Η προσομοίωση έχει δείξει, ότι ένας άνεμος 10 κόμβων μπορεί να δώσει επιπλέον 5 πόδια απόστασης αποφυγής του άκρου του καταστρώματος σε σύγκριση με τις συνθήκες μηδενικού ανέμου.

9 Θέση του ελικοπτέρου σε σχέση με το άκρο του καταστρώματος

9.1 Είναι σημαντική η τοποθέτηση του ελικοπτέρου όσο το δυνατόν πιο κοντά στο άκρο του καταστρώματος (περιλαμβανομένων των δικτύων ασφαλείας), ενώ διατηρούνται επαρκείς οπτικές ενδείξεις, ιδιαιτέρως ένα πλευρικό σημαντήρα.

9.2 Η ιδανική θέση επιτυγχάνεται συνήθως όταν τα ακροπτερύγια του στροφείου τοποθετούνται στο μπροστινό άκρο του καταστρώματος. Αυτή η θέση ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο πρόσκρουσης στο άκρο του καταστρώματος μετά από αναγνώριση βλάβης κινητήρα στο ή αμέσως μετά το RP. Οποιαδήποτε πορεία απογείωσης η οποία αναγκάζει το ελικόπτερο να πετάξει πάνω από εμπόδια που είναι κάτω και πέραν του άκρου του καταστρώματος θα πρέπει να αποφεύγονται, εάν είναι δυνατόν. Ως εκ τούτου, η τελική πορεία και θέση απογείωσης θα είναι ένας συμβιβασμός μεταξύ του ίχνους απογείωσης για τα ελάχιστα εμπόδια, του σχετικού ανέμου, των αναταράξεων και της εξέτασης των ενδείξεων του πλευρικού σημαντήρα.

10 Ενέργειες στην περίπτωση βλάβης κινητήρα στο ή αμέσως μετά το RP

10.1 Άπαξ και αποφασισθεί η συνέχιση της απογείωσης, είναι σημαντικό, στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, να περιστραφεί το αεροσκάφος με την κάλλιστη στάση ώστε να δώσει την κάλλιστη ευκαιρία αποφυγής του άκρου του καταστρώματος. Οι κάλλιστοι ρυθμοί πρόνευσης και οι απόλυτες στάσεις πρόνευσης, θα πρέπει να αναφέρονται αναλυτικά στο σχέδιο για τον συγκεκριμένο τύπο.

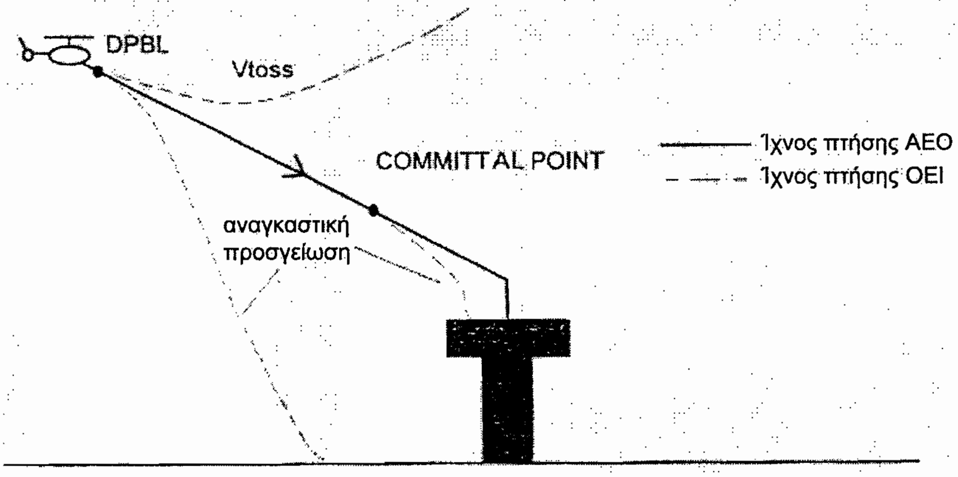
11 Απογείωση από ελικοδρόμια εξέδρας τα οποία έχουν σημαντική κίνηση

11.1 Αυτή η τεχνική θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί όταν η κίνηση του ελικοδρομίου εξέδρας καθώς και οποιοιδήποτε άλλοι παράγοντες, π.χ. ανεπαρκείς οπτικές ενδείξεις, κάνουν την επιτυχή ματαιωμένη απογείωση απίθανη. Το βάρος θα πρέπει να ελαττωθεί ώστε να επιτρέπει βελτιωμένη δυνατότητα με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, κατά περίπτωση.

11.2 Η κάλλιστη στιγμή της απογείωσης είναι όταν το ελικοδρόμιο εξέδρας είναι επίπεδο και στο υψηλότερο σημείο της, π.χ. οριζόντιο πάνω από τα κύματα. Η γωνία του σύνθετου χειριστηρίου θα πρέπει να εφαρμοσθεί θετικά και επαρκώς ώστε να κάνει άμεση μετάβαση σε ανερχόμενη πτήση προς τα εμπρός. Λόγω της έλλειψης μετεώρισης, το σχέδιο απογείωσης θα πρέπει να γίνει και να συζητηθεί πριν από την ανύψωση από το κατάστρωμα.

12 Τυπικό σχέδιο προσγείωσης

12.1 Η προσέγγιση θα πρέπει να αρχίσει αντίθετα προς τον άνεμο από ένα σημείο εκτός του ελικοδρομίου εξέδρας. Η απόσταση αποφυγής του ακροπτερυγίου του στροφείου από το άκρο του ελικοδρομίου εξέδρας θα πρέπει να διατηρείται μέχρις ότου το αεροσκάφος προσεγγίσει αυτή τη θέση στο απαιτούμενο ύψος (που εξαρτάται από τον τύπο) με ταχύτητα εδάφους περίπου 10 κόμβους και με ελάχιστο βαθμό καθόδου. Τότε, το αεροσκάφος ακολουθεί ίχνος πτήσης που διέρχεται πάνω από το άκρο του καταστρώματος και φτάνει σε μετεώριση πάνω από την περιοχή ασφαλούς προσγείωσης.



13 Σχέδιο προσγείωσης με γωνιακή μετακίνηση

13.1 Εάν το κανονικό σχέδιο προσγείωσης δεν είναι εφικτό λόγω εμποδίων και της επικρατούσας ταχύτητας του ανέμου, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η διαδικασία γωνιακής μετακίνησης. Αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει πτήση προς ένα σημείο μετεώρισης, περίπου σε 90° γωνιακής μετακίνηση από το σημείο προσγείωσης, στο κατάλληλο ύψος και διατηρώντας την απόσταση αποφυγής του ακροπτερυγίου του στροφείου από το άκρο του καταστρώματος. Τότε, το ελικόπτερο θα πρέπει να πετάξει αργά αλλά θετικά προς τα πλάγια και κάτω σε θέση χαμηλής μετεώρισης πάνω από το σημείο προσγείωσης. Κανονικά, το CP θα είναι το σημείο στο οποίο το ελικόπτερο αρχίζει τη μετάβαση πάνω από το άκρο του ελικοδρομίου εξέδρας.

14 Εκπαίδευση

14.1 Αυτές οι τεχνικές θα πρέπει να καλυφθούν στην εκπαίδευση που απαιτείται από το JAR-OPS 3, Τμήμα ΙΔ.

IEM OPS 3.520 και 3.535

Απογείωση και προσγείωση

Βλέπε JAR-OPS 3.520 και JAR-OPS 3.535

1 Η παρούσα IEM περιγράφει τρεις τύπους πτητικής λειτουργίας προς/από ελικοδρόμια εξέδρας και υπερυψωμένα ελικοδρόμια από ελικόπτερα που επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2.

2 Σε δύο περιπτώσεις της απογείωσης και προσγείωσης, χρησιμοποιείται χρόνος έκθεσης. Κατά τη διάρκεια του χρόνου έκθεσης (ο οποίος εγκρίνεται για χρήση μόνον όταν συμμορφώνεται με το JAR-OPS 3.517(α)) η πιθανότητα βλάβης της μονάδας ισχύος θεωρείται ως εξαιρετική απομακρυσμένη. Εφόσον συμβεί βλάβη της μονάδας ισχύος (βλάβη κινητήρα) κατά τη διάρκεια του χρόνου έκθεσης, ενδέχεται να μην είναι δυνατή μια ασφαλής αναγκαστική προσγείωση.

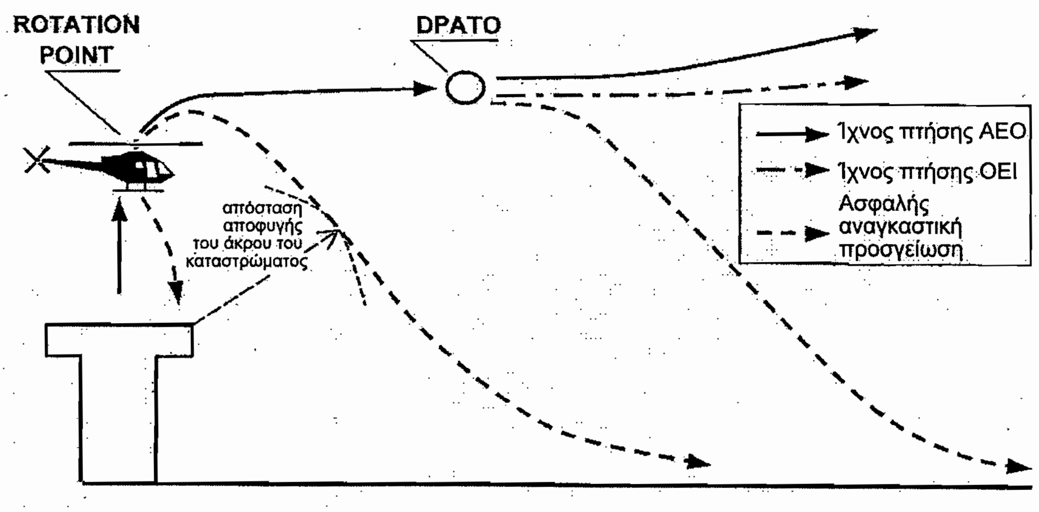
3 Απογείωση – Μη εχθρικό περιβάλλον (χωρίς έγκριση να επιχειρεί με χρόνο έκθεσης) JAR-OPS 3.520(α)(2)

3.1 Το σχήμα 1 δείχνει ένα τυπικό σχέδιο απογείωσης για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 από ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο σε μη εχθρικό περιβάλλον.

3.2 Εφόσον συμβεί βλάβη κινητήρα κατά την άνοδο προς το rotation point, η συμμόρφωση με το 3.520(α)(2) θα δώσει τη δυνατότητα για ασφαλή προσγείωση ή ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στο κατάστρωμα.

3.3 Εφόσον συμβεί βλάβη κινητήρα μεταξύ του rotation point και του DPATO, η συμμόρφωση με το 3.520(α)(2) θα δώσει τη δυνατότητα για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στην επιφάνεια, αποφεύγοντας το άκρο του καταστρώματος.

3.4 Στο ή μετά από το DPATO, το ίχνος πτήσης OEI θα πρέπει να αποφεύγει όλα τα εμπόδια με τα περιθώρια που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.525.



Σχήμα 1

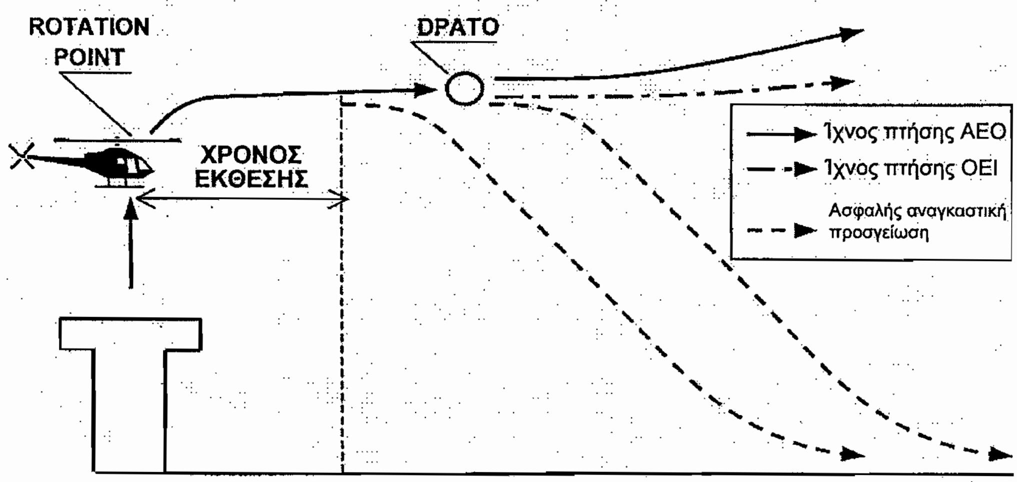
4 Απογείωση – Μη εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης) JAR-OPS 3.520(α)(3)

4.1 Το Σχήμα 2 δείχνει ένα τυπικό σχέδιο απογείωσης για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 από ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο σε μη εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης).

4.2 Εφόσον συμβεί βλάβη κινητήρα μετά το χρόνο έκθεσης και πριν από το DPATO, η συμμόρφωση με το 3.520(α)(3) θα δώσει τη δυνατότητα για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στην επιφάνεια.

4.3 Στο ή μετά από το DPATO, το ίχνος πτήσης OEI θα πρέπει να αποφεύγει όλα τα εμπόδια με τα περιθώρια που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.525.

Σημείωση: βλάβη κινητήρα εκτός του χρόνου έκθεσης θα πρέπει να καταλήγει σε ασφαλή αναγκαστική προσγείωση ή ασφαλή συνέχιση της πτήσης.



Σχήμα 2

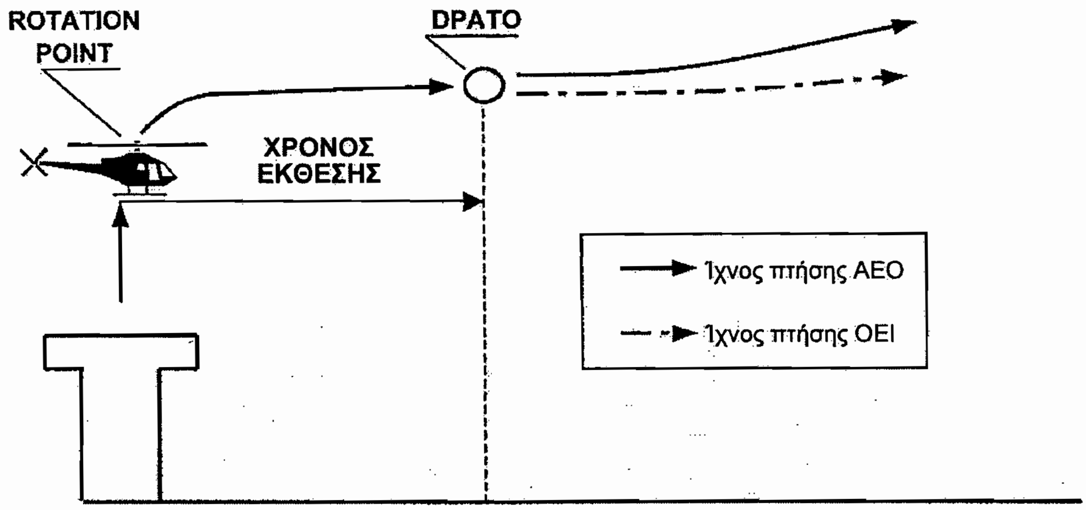
5 Απογείωση – Μη πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης) JAR-OPS 3.520(α)(3)

5.1 Το Σχήμα 3 δείχνει ένα τυπικό σχέδιο απογείωσης για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 από ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο σε μη πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης).

5.2 Εφόσον συμβεί βλάβη κινητήρα μετά το χρόνο έκθεσης το ελικόπτερο είναι ικανό να συνεχίσει την πτήση.

5.3 Στο ή μετά από το DPATO, το ίχνος πτήσης OEI θα πρέπει να αποφεύγει όλα τα εμπόδια με τα περιθώρια που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.525.

Σημείωση: βλάβη κινητήρα εκτός του χρόνου έκθεσης θα πρέπει να καταλήγει σε ασφαλή αναγκαστική προσγείωση ή ασφαλή συνέχιση της πτήσης.



Σχήμα 3

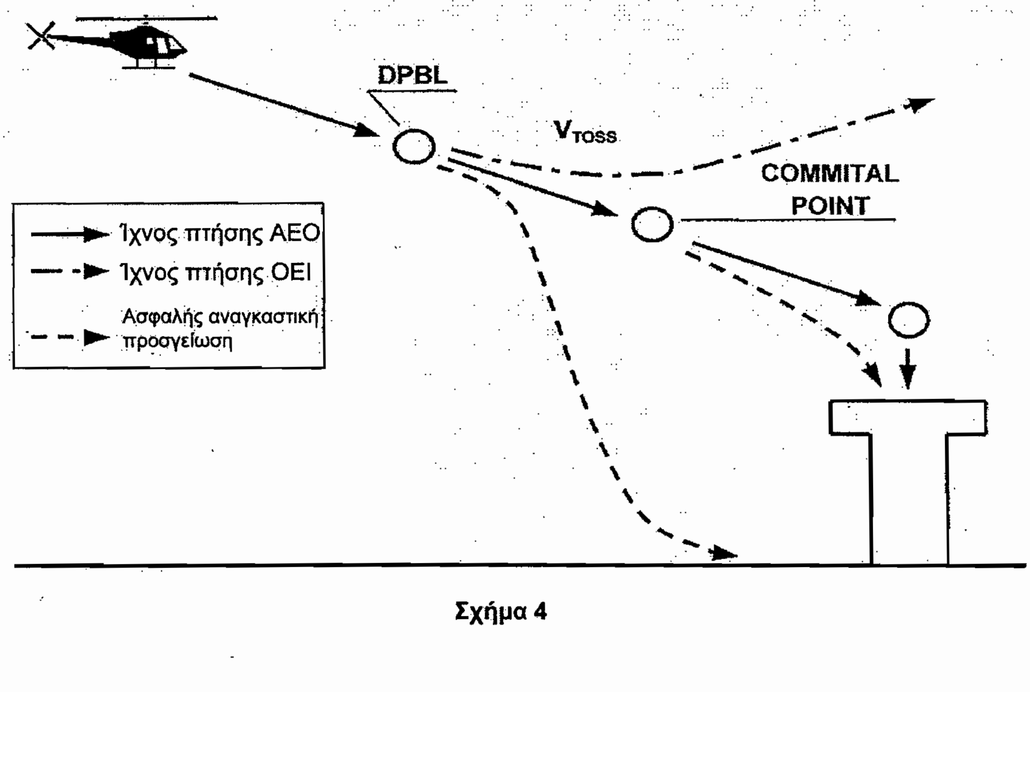
6 Προσγείωση – Μη εχθρικό περιβάλλον (χωρίς έγκριση να επιχειρεί με χρόνο έκθεσης) JAR-OPS 3.535(α)(2)

6.1 Το Σχήμα 4 δείχνει ένα τυπικό σχέδιο προσγείωσης για πτητικές λειτουργίες επιδόσεων Τάξης 2 σε ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο σε μη εχθρικό περιβάλλον.

6.2 Το DTBL ορίζεται ως ένα "παράθυρο" από την άποψη ταχύτητας αέρος, βαθμού καθόδου, και ύψους πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης. Εφόσον συμβεί βλάβη κινητήρα πριν από το DTBL, ο χειριστής μπορεί να επιλέξει να προσγειωθεί ή να εκτελέσει ματαιωμένη προσγείωση.

6.3 Στην περίπτωση βλάβης κινητήρα που αναγνωρίζεται μετά από το DTBL και πριν από το δεσμευτικό σημείο, η συμμόρφωση με το 3.535(α)(2) θα δώσει τη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στην επιφάνεια.

6.4 Στην περίπτωση βλάβης κινητήρα στο ή μετά από το δεσμευτικό σημείο, η συμμόρφωση με το 3.535(α)(2) θα δώσει τη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στο κατάστρωμα.



Σχήμα 4

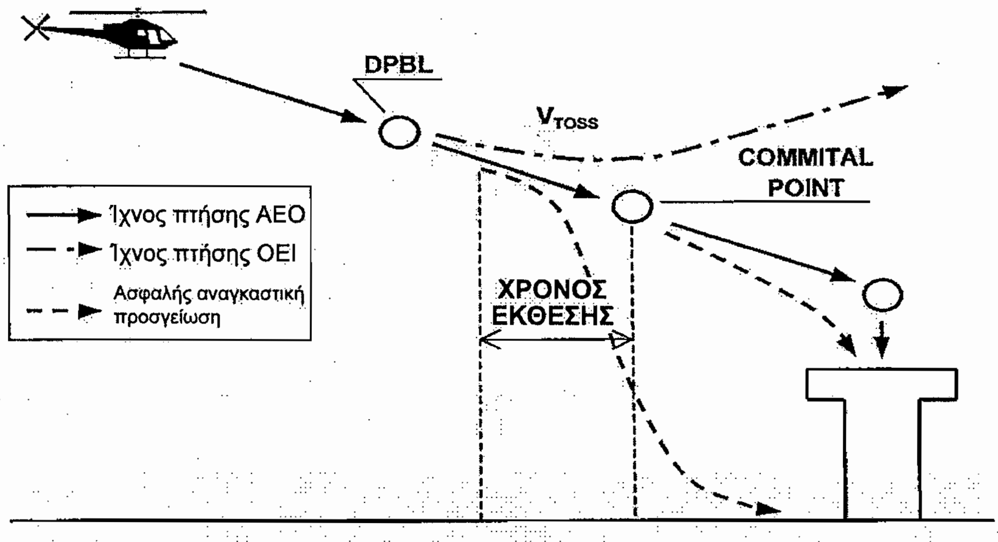
7 Προσγείωση – Μη εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης) JAR-OPS 3.535(α)(3)

7.1 Το Σχήμα 5 δείχνει ένα τυπικό σχέδιο προσγείωσης για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 σε ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο σε μη εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης).

7.2 Το DTBL ορίζεται ως ένα "παράθυρο" από την άποψη ταχύτητας αέρος, βαθμού καθόδου, και ύψους πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης. Εφόσον συμβεί βλάβη κινητήρα πριν από το DTBL, ο χειριστής μπορεί να επιλέξει να προσγειωθεί ή να εκτελέσει ματαίωση προσγείωσης.

7.3 Στην περίπτωση βλάβης κινητήρα που αναγνωρίζεται πριν από το χρόνο έκθεσης, η συμμόρφωση με το 3.535(α)(3) θα δώσει τη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στην επιφάνεια.

7.4 Στην περίπτωση βλάβης κινητήρα μετά από το χρόνο έκθεσης, η συμμόρφωση με το 3.535(α)(3) θα δώσει τη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στο κατάστρωμα.



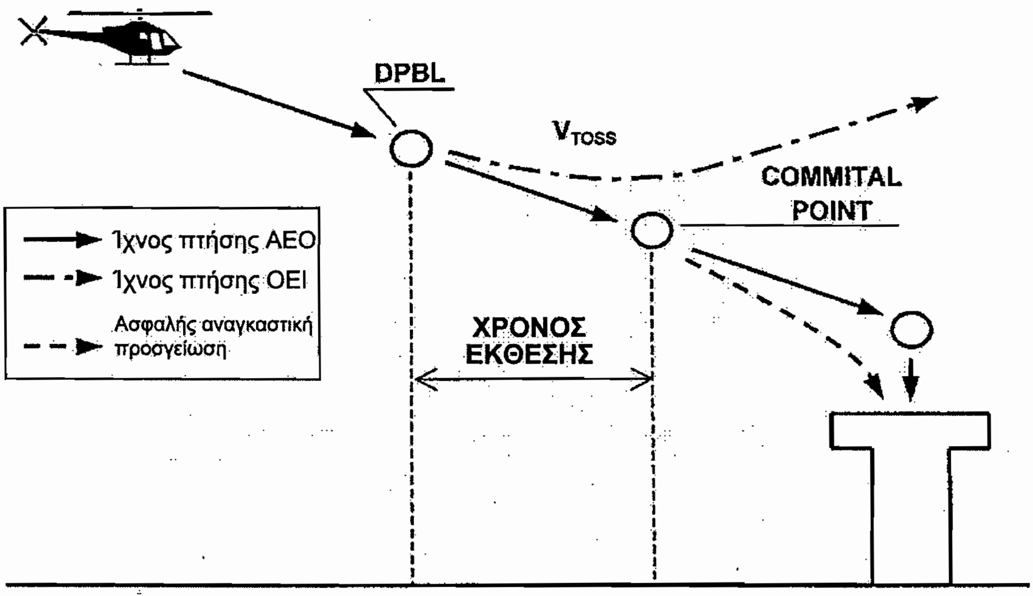
Σχήμα 5

8 Προσγείωση – Μη πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης) JAR-OPS 3.535(α)(3)

8.1 Το Σχήμα 6 δείχνει ένα τυπικό σχέδιο προσγείωσης για πτητικές λειτουργίες Επιδόσεων Τάξης 2 σε ελικοδρόμιο εξέδρας ή υπερυψωμένο ελικοδρόμιο σε μη πυκνοκατοικημένο εχθρικό περιβάλλον (με χρόνο έκθεσης).

8.2 Στην περίπτωση βλάβης κινητήρα σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη φάση προσέγγισης και προσγείωσης μέχρι την αρχή του χρόνου έκθεσης, η συμμόρφωση με το 3.535(α)(4) θα δώσει τη δυνατότητα στο ελικόπτερο, αφού αποφύγει όλα τα εμπόδια κάτω από το ίχνος πτήσης, να συνεχίσει την πτήση.

8.3 Στην περίπτωση βλάβης κινητήρα μετά από το χρόνο έκθεσης, η συμμόρφωση με το 3.535(α)(4) θα δώσει τη δυνατότητα ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στο κατάστρωμα.


DPBL
VTOSS
COMMITAL POINT
Ίχνος πτήσης AEO
Ίχνος πτήσης OEI
Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση
ΧΡΟΝΟΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Σχήμα 6

ACJ Θ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΑΞΗΣ 3

ACJ OPS 3.540(β)

Φάσεις απογείωσης και προσγείωσης (Επιδόσεις Τάξης 3)

Βλέπε JAR-OPS 3.540(β)

1. Για να γίνει κατανοητή η χρήση της έκθεσης στο επίπεδο του εδάφους με Επιδόσεις Τάξης 3, είναι σημαντικό στην αρχή να είσθε ενήμεροι για τη λογική πίσω από τη χρησιμοποίηση του "φάσεις απογείωσης και προσγείωσης"' άπαξ και αυτό είναι ξεκάθαρο, είναι ευκολότερο να εκτιμηθούν οι πλευρές και τα όρια της χρήσης της έκθεσης στο επίπεδο του εδάφους. Τπ παρόν ACJ δείχνει την προέλευση του όρου από τον ορισμό της "φάσης κατά τη διαδρομή" του ICAO και στη συνέχεια δίνει πρακτικά παραδείγματα της χρήσης, και περιορισμούς της χρήσης, της έκθεσης στο επίπεδο του εδάφους στο JAR-OPS 3.540(β).

2. Η φάση απογείωσης με Επιδόσεις Τάξης 1 και Επιδόσεις Τάξης 2 μπορεί να θεωρηθεί ότι περιορίζονται από "το <u>συγκεκριμένο σημείο</u> στην απογείωση" από το οποίο αρχίζει το Ίχνος Πτήσεως Απογείωσης.

2.1 Στις Επιδόσεις Τάξης 1 αυτό το συγκεκριμένο σημείο ορίζεται ως "το τέλος της Απαιτούμενης Απόστασης Απογείωσης".

2.2 Στις Επιδόσεις Τάξης 2 αυτό το συγκεκριμένο σημείο ορίζεται ως "DPATO ή, εναλλακτικά, όχι αργότερα από 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια απογείωσης".

2.3 Δεν υπάρχει ένα απλό αντίστοιχο σημείο για τον ορισμό της <u>προσγείωσης</u> με Επιδόσεις Τάξης 1 και 2.

3. Το Σχέδιο Πτήσεως Απογείωσης δεν χρησιμοποιείται στις Επιδόσεις Τάξης 3 και, συνεπώς, ο όρος "φάσεις απογείωσης και προσγείωσης" χρησιμοποιείται για να ορίσει το όριο της έκθεσης. Για το σκοπούς των Επιδόσεων Τάξης 3, οι φάσεις απογείωσης και προσγείωσης θεωρείται ότι ορίζονται από:

για την απογείωση όχι αργότερα από την Vy ή 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια απογείωσης, και

για την προσγείωση 200 πόδια πάνω από την επιφάνεια προσγείωσης.

Σημείωση: στο Παράρτημα 6 Μέρος ΙΙΙ του ICAO, η φάση κατά τη διαδρομή ορίζεται ως να είναι "Εκείνο το τμήμα της πτήσης από το τέλος της φάσης απογείωσης και αρχικής ανόδου μέχρι την έναρξη της φάσης προσέγγισης και προσγείωσης." Η χρησιμοποίηση της φάσης απογείωσης και προσγείωσης σε αυτό το κείμενο γίνεται για να διαχωρίσει την απογείωση από την αρχική άνοδο, και την προσγείωση από την προσέγγιση: αυτές θεωρείται ότι είναι συμπληρωματικές και όχι αντίθετες.

4. Η έκθεση στο επίπεδο του εδάφους – και η έκθεση για υπερυψωμένα ελικοδρόμια/ελικοδρόμια εξέδρας σε φιλόξενο περιβάλλον – επιτρέπεται για πτητικές λειτουργίες μετά από έγκριση σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.517(α). Η έκθεση σε αυτήν την περίπτωση περιορίζεται στις "φάσεις απογείωσης και προσγείωσης".

Ποιο είναι το πρακτικό αποτέλεσμα για τον ορισμό της έκθεσης; Λάβετε υπόψη μερικά παραδείγματα:

<u>Άνοιγμα</u>: ο αερομεταφορέας μπορεί να εξετάσει την προσγείωση/απογείωση σε ένα άνοιγμα όταν δεν υπάρχει επαρκής ισχύς, με όλους του κινητήρες σε λειτουργία, να αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος απογείωσης με επαρκές περιθώριο (αυτό, στο ICAO, θεωρείται ότι είναι 35 πόδια). Έτσι, το άνοιγμα μπορεί να ορίζεται από θάμνους, φράχτες, καλώδια και, στην ακραία περίπτωση, από γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος, υψηλά δέντρα κ.λπ. Άπαξ και το εμπόδιο έχει αποφευχθεί – χρησιμοποιώντας απότομη ή κάθετη άνοδο (η οποία από μόνη της μπορεί να παραβιάζει το διάγραμμα HV) – το ελικόπτερο επιτυγχάνει την Vy στα 200 πόδια, και από εκείνο το σημείο μπορεί να είναι δυνατή η ασφαλής αναγκαστική προσγείωση. Το αποτέλεσμα είναι, ότι ενώ η πτητική λειτουργία προς το άνοιγμα είναι δυνατή, η πτητική λειτουργία προς ένα άνοιγμα στη μέση ενός δάσους δεν είναι (εκτός από την περίπτωση που επιχειρεί σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.005(ε)).

<u>Ελικοδρόμιο περικυκλωμένο από βράχια</u>: ισχύει το ίδιο όταν επιχειρεί προς ένα πεδίο προσγείωσης που περιβάλλεται από βραχώδες έδαφος. Άπαξ και έχει επιτευχθεί η Vy ή 200 πόδια, η ασφαλής αναγκαστική προσγείωση πρέπει να είναι δυνατή.

<u>Υπερυψωμένο ελικοδρόμιο/ελικοδρόμιο εξέδρας</u>: όταν επιχειρεί σε υπερυψωμένο ελικοδρόμιο/ελικοδρόμιο εξέδρας με Επιδόσεις Τάξης 3, η έκθεση θεωρείται ότι είναι διττή: κατά πρώτον, σε πρόσκρουση στο άκρο της εξέδρας, εφόσον ο κινητήρας πάθει βλάβη, αφού έχει ληφθεί η απόφαση για μετάβαση, και κατά δεύτερον, σε πτητικές λειτουργίες στο διάγραμμα HV λόγω του ύψους του ελικοδρομίου/ελικοδρομίου εξέδρας. Άπαξ και έχει αφήσει την επιφάνεια απογείωσης και το ελικόπτερο έχει φθάσει στην καμπή του διαγράμματος HV, το ελικόπτερο θα πρέπει αν είναι ικανό να εκτελέσει ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

5. Η πτητική λειτουργία σύμφωνα με το JAR-OPS 3.540(β) δεν επιτρέπει διαδρομές σε αφιλόξενο περιβάλλον καθαυτό και εξετάζεται ειδικά με απουσία χώρο για ματαίωση απογείωσης ή προσγείωσης όταν ο χώρος απογείωσης και προσγείωσης είναι περιορισμένος, ή όταν επιχειρεί εντός του διαγράμματος HV.

6. Ειδικά, η χρησιμοποίηση αυτής της εξαίρεσης στην απαίτηση για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση (κατά τη διάρκεια απογείωσης ή προσγείωσης) δεν επιτρέπει τη μερική συνέχιση των επιχειρήσεων πάνω από αφιλόξενο περιβάλλον όπως είναι το δάσος ή αφιλόξενη θαλάσσια περιοχή. Συνεπώς, μπορεί να θεωρηθεί ως περιορισμένη ευνοϊκή ρύθμιση από το JAR-OPS 3.50(α)(2) το οποίο αναφέρει: "πτητικές λειτουργίες εκτελούνται μόνον προς/από εκείνα τα ελικοδρόμια και πάνω από εκείνες τις διαδρομές, περιοχές και εκτροπές που περιλαμβάνονται σε αφιλόξενο περιβάλλον".

AMC/IEM I – ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

ACJ OPS 3.605
Τιμές μάζας

Βλέπε JAR-OPS 3.605

Σύμφωνα με το Παράρτημα 5 του ICAO και το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI), οι πραγματικές και οριακές μάζες των ελικοπτέρων, το ωφέλιμο φορτίο και τα συστατικά του στοιχεία, το φορτίο του καυσίμου κτλ., εκφράζονται στον Κανονισμό JAR-OPS 3 σε μονάδες μάζας (kg). Εντούτοις, στα περισσότερα εγκεκριμένα Εγχειρίδια πτήσης και άλλα επιχειρησιακά κείμενα, οι ποσότητες αυτές δημοσιεύονται ως βάρη, σύμφωνα με την κοινή γλώσσα. Στο Σύστημα SI, το βάρος είναι δύναμη παρά μάζα. Καθώς η χρήση του όρου "βάρος" δεν δημιουργεί κανένα προβλήματα στην καθημερινή διαχείριση ελικοπτέρων, η συνεχής χρήση του σε επιχειρησιακές εφαρμογές και δημοσιεύσεις είναι αποδεκτή.

IEM OPS 3.605(ε)
Πυκνότητα καυσίμου

Βλέπε JAR-OPS 3.605(ε)

1 Εάν η πραγματική πυκνότητα του καυσίμου δεν είναι γνωστή, ο αερομεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει τις σταθερές τιμές πυκνότητας καυσίμου που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης για τον καθορισμό της μάζας του φορτίου καυσίμου. Τέτοιες σταθερές τιμές θα πρέπει να βασίζονται σε τρέχουσες μετρήσεις πυκνότητας καυσίμου για τα αεροδρόμια ή τις περιοχές ενδιαφέροντος. Χαρακτηριστικές τιμές πυκνότητας καυσίμου είναι:

α. Βενζίνη (καύσιμο παλινδρομικού κινητήρα) – 0,71
β. JET A1 (Καύσιμο στροβιλοκινητήρων JP 1) – 0,79
γ. JET B (Καύσιμο στροβιλοκινητήρων JP 4) – 0,76
δ. Λάδι – 0,88

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφος (α)(2)(iii)
Ακρίβεια του εξοπλισμού ζύγισης

Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, παράγραφος (α)(2)(iii)

1 Η μάζα του ελικοπτέρου καθώς χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της ξηράς μάζας λειτουργίας και του κέντρου βάρους πρέπει να καθορίζεται με ακρίβεια. Καθώς χρησιμοποιείται ορισμένος τύπος εξοπλισμού ζύγισης για αρχική και περιοδική ζύγιση ελικοπτέρων που διαφέρουν κατά πολύ σε κατηγορία μάζας, δεν μπορεί να δοθεί ένα μοναδικό κριτήριο ακρίβειας για τον εξοπλισμό ζύγισης. Εντούτοις, η ακρίβεια ζύγισης θεωρείται ικανοποιητική εάν πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια ακριβείας από τους μεμονωμένους ζυγούς/ μονάδες του εξοπλισμού ζύγισης που χρησιμοποιείται:

α. Για φορτίο ζυγού/μονάδας κάτω από 2.000 kg – ακρίβεια ± 1%,
β. Για φορτίο ζυγού/μονάδας από 2.000 kg έως 20.000 kg – ακρίβεια ± 20 kg, και

γ. Για φορτίο ζυγού/μονάδας πάνω από 20.000 kg – ακρίβεια ± 0,1 %.

ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφος (δ)
Όρια κέντρου βάρους
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.605, υποπαράγραφος (δ)

1 Στο τμήμα περιορισμών πιστοποίησης του Εγχειριδίου Πτήσης του Ελικοπτέρου, καθορίζονται τα μπροστά και πίσω όρια του κέντρου βάρους (CG). Τα όρια αυτά εξασφαλίζουν ότι η σταθερότητα της πιστοποίησης και τα κριτήρια ελέγχου τηρούνται καθ' όλη την πτήση. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι αυτά τα όρια παρακολουθούνται με τον ορισμό λειτουργικών διαδικασιών ή ενός φακέλου CG ο οποίος αντισταθμίζει αποκλίσεις και σφάλματα, όπως καταγράφονται παρακάτω:

1.1 Αποκλίσεις του πραγματικού CG για άδειο ή με λειτουργική μάζα από τις δημοσιευμένες τιμές λόγω, για παράδειγμα, λαθών στη ζύγιση, τροποποιήσεις που δεν έχουν ληφθεί υπόψη ή/και μεταβολές του εξοπλισμού.

1.2 Αποκλίσεις, στην κατανομή του καυσίμου στις δεξαμενές, από την προγραμματισμένη κατανομή.

1.3 Αποκλίσεις στην κατανομή αποσκευών και φορτίου στα διάφορα διαμερίσματα σε σύγκριση με την υποτιθέμενη κατανομή φορτίου, καθώς και ανακρίβειες στην πραγματική μάζα των αποσκευών και του φορτίου.

1.4 Αποκλίσεις στην πραγματική κατανομή των θέσεων επιβατών από την υποτιθέμενη κατανομή θέσεων κατά την προετοιμασία της τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης. (Βλέπε σημείωση)

1.5 Αποκλίσεις του πραγματικού CG του φορτίου και επιβατών στα ξεχωριστά διαμερίσματα φορτίου ή στα τμήματα του θαλάμου επιβατών από την κανονικά υποτιθέμενη κεντρική θέση.

1.6 Αποκλίσεις του CG που προκαλούνται από την εφαρμογή της προκαθορισμένης διαδικασίας χρησιμοποίησης καυσίμου (εκτός εάν έχει ήδη καλυφθεί από τα πιστοποιημένα όρια).

1.7 Αποκλίσεις που προκαλούνται από τη μετακίνηση του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά την πτήση, του εξοπλισμού εστίασης και των επιβατών.

Σημείωση: Μεγάλα λάθη στο CG μπορεί να συμβούν όταν επιτρέπεται το "ελεύθερη κατάληψη καθίσματος" (η ελευθερία των επιβατών να επιλέγουν οποιοδήποτε κάθισμα με την είσοδό τους στο ελικόπτερο). Παρόλο που στις περισσότερες περιπτώσεις αναμένεται λογική, ομοιόμορφη κατανομή θέσεων επιβατών κατά το διαμήκη άξονα, υπάρχει ο κίνδυνος μιας υπερβολικά προς τα εμπρός ή προς τα πίσω επιλογής καθισμάτων, δημιουργώντας πολύ μεγάλα και μη αποδεκτά λάθη στο CG (υποθέτοντας ότι ο υπολογισμός της ζυγοστάθμισης έγινε επί τη βάσει την υποτιθέμενης ομοιόμορφης κατανομής). Τα μεγαλύτερα λάθη μπορεί να συμβούν με συντελεστή φόρτωσης περίπου 50% εάν όλοι οι επιβάτες κάθονται είτε στο μπροστινό είτε στο οπίσθιο ήμισυ του θαλάμου επιβατών. Στατιστική ανάλυση δείχνει ότι ο κίνδυνος τέτοιας ακραίας κατανομής θέσεων που επηρεάζει δυσμενώς το CG από είναι μεγαλύτερος στα μικρά ελικόπτερα.

AMC OPS 3.620(α)
Προσδιορισμός της μάζας των επιβατών με χρήση προφορικής δήλωσης
Βλέπε JAR-OPS 3.620(α)

1 Όταν ερωτάται κάθε επιβάτης σε ελικόπτερα με λιγότερες από 6 θέσεις επιβατών για τη μάζα (βάρος) του/της, θα πρέπει να προστίθεται συγκεκριμένη σταθερά ώστε να συνυπολογίζεται ο ρουχισμός. Αυτή η σταθερά θα πρέπει να προσδιορίζεται από τον αερομεταφορέα επί τη βάσει μελετών σχετικών με τις συγκεκριμένες διαδρομές του, κ.λπ. και δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από 4 kg.

2 Το προσωπικό που εξυπηρετεί την επιβίβαση των επιβατών σε αυτή τη βάση θα πρέπει να εκτιμά το βάρος που δηλώνουν οι επιβάτες καθώς και τη μάζα του ρουχισμού των επιβατών για να ελέγξει ότι είναι λογικές. Το προσωπικό αυτό θα πρέπει να έχει εκπαιδευτεί στην εκτίμηση αυτών των τιμών μάζας.

IEM OPS 3.620(η)

Στατιστική εκτίμηση των στοιχείων μάζας επιβατών και αποσκευών

Βλέπε JAR-OPS 3.620(η)

1 Μέγεθος δείγματος (βλέπε επίσης Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η)).

1.1 Προκειμένου να υπολογιστεί το απαιτούμενο μέγεθος του δείγματος είναι απαραίτητο να γίνει εκτίμηση της τυπικής απόκλισης επί τη βάσει των τυπικών αποκλίσεων που έχουν υπολογιστεί για παρόμοιους πληθυσμούς ή για προκαταρκτικές έρευνες. Η ακρίβεια της εκτίμησης του δείγματος υπολογίζεται για αξιοπιστία ή "στάθμη σημαντικότητας" 95%, δηλαδή υπάρχει 95%, δηλαδή υπάρχει πιθανότητα 95% ότι η πραγματική τιμή βρίσκεται εντός του καθορισμένου διαστήματος αξιοπιστίας γύρω από την εκτιμώμενη τιμή. Αυτή η τιμή τυπικής απόκλισης χρησιμοποιείται επίσης και για τον υπολογισμό της σταθερής μάζας των επιβατών.

1.2 Ως συνέπεια, για τις παραμέτρους κατανομής μάζας, δηλαδή τη μέση και τυπική απόκλιση, πρέπει να διαχωρίσουμε τρεις περιπτώσεις:

α. μ, σ = οι πραγματικές τιμές του μέσου όρου μάζας επιβατών και τυπικής απόκλισης, οι οποίες είναι άγνωστες και οι οποίες πρόκειται να εκτιμηθούν με τη ζύγιση δειγμάτων επιβατών.

β. μ', σ' = οι εκ προοιμίου εκτιμήσεις του μέσου όρου μάζας επιβατών και της τυπικής απόκλισης, δηλαδή τιμές που προκύπτουν από προηγούμενο έλεγχο, και οι οποίες απαιτούνται για τον καθορισμό του μεγέθους του παρόντος δείγματος.

γ. $\bar{x}$, s = οι εκτιμήσεις για τις τρέχουσες πραγματικές τιμές των m και s, που υπολογίστηκαν από το δείγμα. Το μέγεθος του δείγματος μπορεί τότε να υπολογιστεί χρησιμοποιώντας τον ακόλουθο τύπο:

$$n \geq \frac{(1{,}96 * \sigma' * 100)^2}{(e'_r * \mu')^2}$$

όπου:

n = ο αριθμός των επιβατών προς ζύγιση (μέγεθος δείγματος)

e'_r = το επιτρεπόμενο σχετικό εύρος αξιοπιστίας (ακρίβεια) για την εκτίμηση του μ από το $\bar{x}$ (βλέπε επίσης την εξίσωση της παραγράφου 3).

Σημείωση: Το επιτρεπόμενο σχετικό εύρος αξιοπιστίας καθορίζει την ακρίβεια που πρέπει να επιτυγχάνεται κατά την εκτίμηση του πραγματικού μέσου. Για παράδειγμα, εάν προτείνεται να υπολογισθεί ο πραγματικός μέσος εντός του ± 1%, τότε το e'_r θα είναι 1 στον ανωτέρω τύπο.

1,96= η τιμή από την κατανομή κατά Gauss για στάθμη σημαντικότητας 95% του διαστήματος αξιοπιστίας που προκύπτει.

2 Υπολογισμός του μέσου όρου μάζας και τυπικής απόκλισης. Εάν το δείγμα των επιβατών προς ζύγιση ληφθεί τυχαία, τότε ο αριθμητικός μέσος του δείγματος ($\bar{x}$) αποτελεί αμερόληπτη εκτίμηση του πραγματικού μέσου όρου μάζας (μ) του πληθυσμού.

2.1 Αριθμητικός μέσος του δείγματος

$$\bar{x} = \frac{\sum_{j=1}^{n} x_j}{n}$$

όπου:

x_j = οι ατομικές τιμές μάζας των επιβατών (μονάδες δείγματος).

2.2 Τυπική απόκλιση

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^{n} (x_j - \bar{x})^2}{n-1}}$$

όπου :

$x_j - \bar{x}$ = απόκλιση της ατομικής τιμής από τη μέση τιμή του δείγματος.

3 Έλεγχος της ακρίβειας της μέσης τιμής του δείγματος. Η ακρίβεια (εύρος αξιοπιστίας), η οποία μπορεί να αποδοθεί στη μέση τιμή του δείγματος ως δείκτης του πραγματικού μέσου, αποτελεί συνάρτηση της τυπικής απόκλισης του δείγματος η οποία θα πρέπει να ελεγχθεί μετά από τον υπολογισμό του δείγματος. Αυτό γίνεται χρησιμοποιώντας τον τύπο:

$$e_r = \frac{1,96 * s * 100}{\sqrt{n} * \bar{x}} (\%)$$

όπου το e_r δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1% του μέσου όρου μάζας για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" και ούτε να υπερβαίνει το 2% του μέσου όρου μάζας των ανδρών ή/και γυναικών. Το αποτέλεσμα αυτού του υπολογισμού δίνει τη σχετική ακρίβεια της εκτίμησης του μ στη στάθμη σημαντικότητας του 95%. Αυτό σημαίνει ότι με πιθανότητα 95%, ο πραγματικός μέσος όρος μάζας μ βρίσκεται εντός του διαστήματος:

$$\bar{x} \pm \frac{1,96 * s}{\sqrt{n}}$$

4. Παράδειγμα προσδιορισμού του απαιτούμενου μεγέθους δείγματος και του μέσου όρου μάζας επιβατών

4.1 Εισαγωγή. Οι σταθερές τιμές μάζας των επιβατών, για σκοπούς μάζας και ζυγοστάθμισης, απαιτούν τη διεξαγωγή προγραμμάτων ζύγισης των επιβατών. Το ακόλουθο παράδειγμα δείχνει τα διάφορα βήματα που απαιτούνται για τον προσδιορισμό του μεγέθους του δείγματος και την αξιολόγηση των δεδομένων του δείγματος. Αυτό παρέχεται κυρίως για όσους δεν είναι εξοικειωμένοι με στατιστικούς υπολογισμούς. Όλες οι τιμές μάζας που χρησιμοποιούνται στο παράδειγμα είναι απολύτως υποθετικές.

4.2 Καθορισμός του απαιτούμενου μεγέθους δείγματος. Για να υπολογιστεί το απαιτούμενο μέγεθος δείγματος, χρειάζονται εκτιμήσεις της σταθερής (μέσου όρου) μάζας επιβατών και της τυπικής απόκλισης. Οι "εκ προοιμίου" εκτιμήσεις από προηγούμενους ελέγχους μπορεί να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό. Εφόσον δεν διατίθενται τέτοιες εκτιμήσεις, θα πρέπει να ζυγιστεί ένα μικρό δείγμα από περίπου 100 επιβάτες, έτσι ώστε να μπορούν να υπολογιστούν οι απαιτούμενες τιμές. Το δεύτερο έχει ακολουθηθεί για το παράδειγμα.

Βήμα 1: εκτιμώμενος μέσος όρος μάζας επιβατών

n	x_j (kg)
1	79·9
2	68·1
3	77·9
4	74·5
5	54·1
6	62·2
7	89·3
8	108·7
.	.
85	63·2
86	75·4
$\sum_{j=1}^{86}$	6 071·6

$$\mu' = \bar{x} = \frac{\sum x_j}{n} = \frac{6071{\cdot}6}{86}$$

$$= 70{\cdot}6 \text{ kg}$$

Βήμα 2: εκτιμώμενη τυπική απόκλιση

n	x_j	$(x_j - x)$	$(xj - x)^2$
1	79,9	+9,3	86,49
2	68,1	–2,5	6,25
3	77,9	+7,3	53,29
4	74,5	+3,9	15,21
5	54,1	–16,5	272,25
6	62,2	–8,4	70,56
7	89,3	+18,7	349,69
8	108,7	+38,1	1 451,61
.	.	.	.
85	63,2	–7,4	54,76
86	75,4	–4,8	23,04
$\sum_{j=1}^{86}$	6 071,6		34 683,40

$$\sigma' = \sqrt{\frac{\sum (x_j - \bar{x})^2}{n-1}}$$

$$\sigma' = \sqrt{\frac{34\,683,40}{86-1}}$$

$$\sigma' = 20,20 \text{ kg}$$

Βήμα 3: Απαιτούμενο μέγεθος δείγματος.

Ο αριθμός επιβατών που απαιτείται να ζυγιστεί θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε το εύρος αξιοπιστίας e'_r να μην υπερβαίνει το 1%, όπως καθορίστηκε στην παράγραφο 3.

$$n \geq \frac{(1,96 * \sigma' * 100)^2}{(e'_r * \mu')^2}$$

$$n \geq \frac{(1,96 * 20,20 * 100)^2}{(1 * 70,6)^2}$$

$$n \geq 3145$$

Το αποτέλεσμα δείχνει ότι τουλάχιστον 3.145 επιβάτες πρέπει να ζυγιστούν προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη ακρίβεια. Εάν το e'_r επιλεγεί ως 2%, το αποτέλεσμα θα ήταν $n \geq 786$.

Βήμα 4: έχοντας προσδιορίσει το απαιτούμενο μέγεθος δείγματος, επεξεργαζόμαστε ένα σχέδιο για τη ζύγιση των επιβατών, όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η).

4.3 Καθορισμός του μέσου όρου μάζας των επιβατών

Βήμα 1: Έχοντας συγκεντρώσει τον απαιτούμενο αριθμό των τιμών μάζας επιβάτη, μπορεί να υπολογιστεί ο μέσος όρος μάζας επιβάτη. Για τους σκοπούς αυτού του παραδείγματος, έχει υποτεθεί ότι ζυγίστηκαν 3.180 επιβάτες. Το άθροισμα των ατομικών μαζών είναι 231.186,2 kg.

$$n = 3180$$

$$\sum_{j=1}^{3180} x_j = 231186,2 \text{ kg}$$

$$\bar{x} = \frac{\sum x_j}{n} = \frac{231186,2}{3180} \text{ kg}$$

$$\bar{x} = 72,7 \text{ kg}$$

Βήμα 2: υπολογισμός της τυπικής απόκλισης.

Για τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης θα πρέπει να εφαρμοσθεί η μέθοδος που φαίνεται στην παράγραφο 4.2, βήμα 2.

$$\sum (x_j - \bar{x})^2 = 745\,145,20$$

$$s = \sqrt{\frac{\sum (x_j - \bar{x})^2}{n-1}}$$

$$s = \sqrt{\frac{745\,145,20}{3180-1}}$$

$$s = 15,31 \text{ kg}$$

Βήμα 3: υπολογισμός της ακρίβειας της μέσης τιμής του δείγματος.

$$e_r = \frac{1,96 * s * 100}{\sqrt{n} * \bar{x}} \%$$

$$e_r = \frac{1,96 * 15,31 * 100}{\sqrt{3180} * 72,7} \%$$

$$e_r = 0,73\%$$

Βήμα 4: υπολογισμός του εύρους αξιοπιστίας της μέσης τιμής του δείγματος.

$$\bar{x} \pm \frac{1,96 * s}{\sqrt{n}}$$

$$\bar{x} \pm \frac{1,96 * 15,31}{\sqrt{3180}} \text{ kg}$$

$$72,7 \pm 0,5 \text{ kg}$$

Το αποτέλεσμα αυτού του υπολογισμού δείχνει ότι υπάρχει πιθανότητα 95% της πραγματικής μέσης τιμής όλων των επιβατών να βρίσκεται εντός του διαστήματος των 72,2 kg και 73,2 kg.

AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (γ)(4)
Καθοδήγηση για τους ελέγχους ζύγισης επιβάτη
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (γ)(4)

1 Οι αερομεταφορείς που ζητούν έγκριση για τη χρησιμοποίηση σταθερών μαζών επιβάτη που αποκλίνουν από εκείνες που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.620, Πίνακες 1 και 2, σε παρεμφερείς διαδρομές ή δίκτυα, έχουν τη δυνατότητα να συγχωνεύουν τους δικούς τους ελέγχους ζύγισης, με τη προϋπόθεση ότι:

α. Η Αρχή έχει δώσει προηγουμένως έγκριση για κοινό έλεγχο,

β. Οι διαδικασίες ελέγχου και η επακόλουθη στατιστική ανάλυση πληρούν τα κριτήρια του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 3.620(η), και

γ. Επιπλέον των αποτελεσμάτων του κοινού ελέγχου ζύγισης, αποτελέσματα από τους μεμονωμένους αερομεταφορείς που συμμετέχουν στον κοινό έλεγχο θα πρέπει να επιδεικνύονται ανεξάρτητα προκειμένου να επικυρώσουν τα αποτελέσματα του κοινού ελέγχου.

IEM στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 3.620(η)
Καθοδήγηση για τους ελέγχους ζύγισης επιβάτη
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η)

1 Η παρούσα IEM συνοψίζει διάφορα στοιχεία των ερευνών ζύγισης επιβάτη και παρέχει επεξηγηματικές και ερμηνευτικές πληροφορίες.

2 Πληροφόρηση της Αρχής. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να ενημερώσει την Αρχή σχετικά με το σκοπό του ελέγχου μάζας επιβάτη, να εξηγήσει το σχέδιο του ελέγχου σε γενικούς όρους και να εξασφαλίσει έγκριση εκ των προτέρων για τη διεξαγωγή της (παραπομπή στο JAR–OPS 3.620(η)).

3 Λεπτομερές σχέδιο ελέγχου

3.1 Ο αερομεταφορές θα πρέπει να καθορίσει και να υποβάλλει για έγκριση στην Αρχή λεπτομερές σχέδιο ελέγχου ζύγισης το οποίο είναι απολύτως αντιπροσωπευτικό της πτητικής εκμετάλλευσης, δηλαδή το υπό θεώρηση δίκτυο ή διαδρομή και ο έλεγχος θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη ζύγιση επαρκούς αριθμού επιβατών (JAR–OPS 3.620(η)).

3.2 Το αντιπροσωπευτικό σχέδιο ελέγχου σημαίνει ένα σχέδιο ζύγισης που καθορίζεται από την άποψη σημείων ζύγισης, ημερομηνιών και αριθμών πτήσεων, δίνοντας μια λογική εικόνα του προγράμματος πτήσεων του αερομεταφορέα ή/και της περιοχής πτητικής λειτουργίας (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (α)(1)).

3.3 Ο ελάχιστος αριθμός επιβατών που θα ζυγιστεί είναι ο μεγαλύτερος από τους ακόλουθους (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (α)):

α. Ο αριθμός που προκύπτει από τη γενική απαίτηση ότι το δείγμα θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό του συνόλου της πτητικής εκμετάλλευσης στην οποία θα εφαρμοστούν τα αποτελέσματα. Συχνά, αυτός αποδεικνύεται ως η αποφασιστική απαίτηση, ή

β. Ο αριθμός που προκύπτει από τη στατιστική απαίτηση που προσδιορίζει την ακρίβεια των προκυπτουσών μέσων τιμών θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2% των σταθερών τιμών για άντρες και γυναίκες και 1% των σταθερών τιμών για "όλοι ενήλικες", όπου έχει εφαρμογή. Το απαιτούμενο μέγεθος δείγματος μπορεί να υπολογιστεί επί τη βάσει πιλοτικού δείγματος (τουλάχιστον 100 επιβατών) ή από προηγούμενους ελέγχους. Εφόσον η ανάλυση των αποτελεσμάτων του ελέγχου δείξει ότι δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ακριβείας των μέσων τιμών για σταθερές μάζες ανδρών και γυναικών ή σταθερές μάζες για "όλοι ενήλικες", κατά περίπτωση, θα πρέπει να ζυγιστεί πρόσθετος αριθμός αντιπροσωπευτικών επιβατών, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι στατιστικές απαιτήσεις.

3.4 Προκειμένου να αποφευχθούν εξωπραγματικά μικρά δείγματα, απαιτείται επίσης ένα ελάχιστο μέγεθος δείγματος των 2.000 επιβατών (ανδρών και γυναικών), εκτός εάν πρόκειται για μικρά ελικόπτερα, όπου, εν όψει της επιβάρυνσης του μεγάλου αριθμού πτήσεων που πρέπει να ζυγιστούν για να καλυφθούν οι 2.000 επιβάτες, ένας μικρότερος αριθμός θεωρείται αποδεκτός.

4 Εκτέλεση του προγράμματος ζύγισης

4.1 Στην αρχή του προγράμματος ζύγισης, είναι σημαντικό να σημειωθούν και να εξηγηθούν οι απαιτήσεις δεδομένων για την αναφορά του ελέγχου ζύγισης (βλέπε παράγραφο 7 κατωτέρω).

4.2 Στο βαθμό που είναι εφικτό, το πρόγραμμα ζύγισης θα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με καθορισμένο σχέδιο ελέγχου.

4.3 Οι επιβάτες και όλα τους τα προσωπικά είδη θα πρέπει να ζυγίζονται όσο το δυνατό πλησιέστερα στο σημείο επιβίβασης και η μάζα, καθώς και η κατηγορία κάθε επιβάτη (άνδρας/γυναίκα/παιδί), θα πρέπει να καταγράφεται.

5 Ανάλυση των αποτελεσμάτων του ελέγχου ζύγισης

5.1 Τα στοιχεία του ελέγχου ζύγισης θα πρέπει να αναλύονται όπως εξηγείται στην IEM OPS 3.620(η). Προκειμένου να αναπτυχθεί αντίληψη σχετικά με τις διακυμάνσεις ανά πτήση, ανά διαδρομή κλπ., η ανάλυση αυτή θα πρέπει να διεξάγεται σε διάφορα στάδια, δηλαδή ανά πτήση, ανά διαδρομή, ανά περιοχή, άφιξη/αναχώρηση, κλπ. Σημαντικές αποκλίσεις από το σχέδιο του ελέγχου ζύγισης θα πρέπει να αιτιολογούνται καθώς και οι πιθανές επιπτώσεις τους στα αποτελέσματα.

6 Αποτελέσματα του ελέγχου ζύγισης

6.1 Τα αποτελέσματα του ελέγχου ζύγισης θα πρέπει να συνοψιστούν. Τα συμπεράσματα καθώς και οποιεσδήποτε προτεινόμενες αποκλίσεις από τις δημοσιευμένες σταθερές τιμές μάζας, θα πρέπει να αιτιολογούνται. Τα αποτελέσματα του ελέγχου ζύγισης είναι μέσες μάζες για επιβάτες, περιλαμβανομένων των χειραποσκευών, οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε προτάσεις προσαρμογής των σταθερών τιμών μαζών που δίνονται στο JAR-OPS 3.620, Πίνακες 1,2 και 3. Καθώς αναφέρεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), υποπαράγραφος (γ), αυτοί οι μέσοι όροι, στρογγυλοποιημένοι στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό μπορούν, γενικά, να ισχύουν ως σταθερές τιμές μάζας για άνδρες και γυναίκες σε ελικόπτερα με 20 και περισσότερες θέσεις επιβατών. Εξαιτίας των διακυμάνσεων των πραγματικών μαζών επιβάτη, το συνολικό φορτίο επιβατών ποικίλει επίσης, και η στατιστική ανάλυση δείχνει πως ο κίνδυνος σημαντικής υπερφόρτωσης γίνεται μη αποδεκτός για ελικόπτερα με λιγότερες από 20 θέσεις. Αυτός είναι ο λόγος της προσαύξησης της μάζας επιβάτη στα μικρά ελικόπτερα.

6.2 Οι μέσοι όροι μαζών ανδρών και γυναικών διαφέρουν κατά περίπου 15 kg ή περισσότερο, και εξ αιτίας της αβεβαιότητας στο λόγο άνδρας/γυναίκα, η διακύμανση του συνολικού φορτίου επιβάτη είναι μεγαλύτερη όταν χρησιμοποιούνται σταθερές μάζες για την περίπτωση "όλοι ενήλικες", παρά όταν χρησιμοποιούνται ξεχωριστές σταθερές μάζες για άνδρες και γυναίκες. Η στατιστική ανάλυση δείχνει πως η χρήση τιμών σταθερής μάζας για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" θα πρέπει να περιορίζεται σε ελικόπτερα με 30 ή περισσότερες θέσεις επιβατών.

6.3 Όπως φαίνεται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.620(η), οι σταθερές τιμές μάζας για την περίπτωση "όλοι ενήλικες" πρέπει να βασίζονται στους μέσους όρους για άνδρες και γυναίκες που βρέθηκαν στο δείγμα, λαμβάνοντας υπόψη μια αναλογία αναφοράς άνδρας/γυναίκα 80/20 για όλες τις πτήσεις. Ο αερομεταφορέας μπορεί, βασιζόμενος στα στοιχεία από το δικό του πρόγραμμα ζύγισης, ή αποδεικνύοντας διαφορετική αναλογία άνδρας/γυναίκα, να ζητήσει την έγκριση διαφορετικής αναλογίας για συγκεκριμένες διαδρομές ή πτήσεις.

7 Αναφορά ελέγχου μάζας

7.1 Η αναφορά του ελέγχου μάζας, που αντικατοπτρίζει το περιεχόμενο των παραγράφων 1-6 ανωτέρω, θα πρέπει να συντάσσεται με τυποποιημένη μορφή ως ακολούθως:

ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΖΥΓΙΣΗΣ

1 Εισαγωγή
- Στόχος και συνοπτική περιγραφή του ελέγχου μάζας.

2 Σχέδιο ελέγχου ζύγισης
- Ανάπτυξη του επιλεγέντος αριθμού πτήσης, ελικοδρομίων, ημερομηνιών, κλπ.
- Προσδιορισμός του ελάχιστου αριθμού επιβατών που πρόκειται να ζυγιστούν.
- Σχέδιο ελέγχου.

3 Ανάλυση και ανάπτυξη των αποτελεσμάτων του ελέγχου ζύγισης
- Σημαντικές αποκλίσεις από το σχέδιο ελέγχου (εάν υπάρχουν).
- Αποκλίσεις στις μέσες και τυπικές αποκλίσεις στο δίκτυο.
- Ανάπτυξη των (συνοπτικών) αποτελεσμάτων.

4 Συνοπτικά αποτελέσματα και συμπεράσματα
- Σημαντικότερα αποτελέσματα και συμπεράσματα.
- Προτεινόμενες αποκλίσεις από τις δημοσιευμένες σταθερές τιμές μάζας.

Συνημμένο 1

Ισχύοντα θερινά ή/και χειμερινά προγράμματα πτήσεων.
Συνημμένο 2
Αποτελέσματα ζύγισης ανά πτήση (αναφέροντας τις ατομικές μάζες και το φύλο του επιβάτη). Μέσες και τυπικές αποκλίσεις ανά πτήση, ανά διαδρομή, ανά περιοχή και για το συνολικό δίκτυο.

IEM OPS 3.620(θ) και (ι)
Ρύθμιση των σταθερών μαζών
Βλέπε JAR-OPS 3.620(θ) και (ι)

1. Όταν χρησιμοποιούνται σταθερές τιμές μάζας, τα JAR-OPS 3.620(θ) και(ι) απαιτούν από τον αερομεταφορέα να αναγνωρίσει και να ρυθμίσει τις μάζες του επιβάτη και της ελεγμένης αποσκευής στην περίπτωση που υπάρχει υποψία, ότι σημαντικός αριθμός επιβατών ή ποσοτήτων αποσκευών υπερβαίνουν τις τυπικές τιμές. Αυτή η απαίτηση συνεπάγεται ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει κατάλληλες οδηγίες για να εξασφαλισθεί ότι:

α. Το προσωπικό ελέγχου επιβατών, πτητικής εκμετάλλευσης και θαλάμου επιβατών καθώς και το προσωπικό φόρτωσης αναφέρει ή παίρνει τα κατάλληλα μέτρα, όταν μια πτήση εντοπισθεί ότι μεταφέρει σημαντικό αριθμό επιβατών των οποίων οι μάζες, περιλαμβανομένων των χειραποσκευών, αναμένεται να υπερβούν την τυπική μάζα επιβάτη, ή/και ομάδων επιβατών που μεταφέρουν υπερβολικά βαριές αποσκευές (π.χ. στρατιωτικό προσωπικό ή αθλητικές ομάδες), και

β. Σε μικρά ελικόπτερα, όπου ο κίνδυνος υπερφόρτωσης ή/και σφαλμάτων του CG είναι ο μέγιστος, οι κυβερνήτες δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στο φορτίο και την κατανομή του και κάνουν ανάλογες ρυθμίσεις.

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625
Τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625

Η θέσει του CG δεν είναι ανάγκη να αναφερθεί στην τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης εφόσον, για παράδειγμα, η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με προϋπολογισμένο πίνακα ζυγοστάθμισης ή σε περίπτωση που μπορεί να δειχθεί, ότι σχετικά με τις προγραμματισμένες πτητικές λειτουργίες μπορεί να εξασφαλιστεί σωστή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου.

AMC/IEM IA – ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

IEM OPS 3.630

Όργανα και Εξοπλισμός – έγκριση και εγκατάσταση

Βλέπε JAR-OPS 3.630

1 Για Όργανα και Εξοπλισμό που απαιτούνται από το JAR-OPS 3 Τμήμα ΙΑ, "Εγκεκριμένο" σημαίνει, ότι έχει επιδειχθεί συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις σχεδιασμού και τις προδιαγραφές επιδόσεων του JTSO, ή ισοδύναμου, που σε ισχύ κατά το χρόνο της αίτησης για έγκριση του εξοπλισμού. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται JTSO, εφαρμόζονται τα ισχύοντα πρότυπα πτητικής ικανότητας, εκτός εάν άλλως περιγράφεται στα JAR-OPS 3 ή JAR-26.

2 "Εγκατεστημένο" σημαίνει ότι έχει επιδειχθεί ότι η εγκατάσταση Οργάνων ή Εξοπλισμού συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας του JAR-27/ JAR-29, ή τον σχετικό κώδικα που χρησιμοποιείται για Πιστοποίηση Τύπου, καθώς και οποιαδήποτε ισχύουσα απαίτηση που περιγράφεται στο JAR-OPS 3.

3 Όργανα και Εξοπλισμός εγκεκριμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τις προδιαγραφές επιδόσεων πλην των JTSO, πριν από τις ημερομηνίες εφαρμογής που περιγράφονται στο JAR-OPS 3.001(β), είναι αποδεκτά για χρήση ή εγκατάσταση σε ελικόπτερα που επιχειρούν για σκοπούς δημοσίων αερομεταφορών, με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με οποιαδήποτε πρόσθετη απαίτηση του JAR-OPS.

4 Όταν εκδίδεται νέα εκδοχή ενός JTSO (ή μιας προδιαγραφής διαφορετικής από JTSO), Όργανα και Εξοπλισμός εγκεκριμένα σύμφωνα με προγενέστερες απαιτήσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ή να εγκατασταθούν σε ελικόπτερα που επιχειρούν για σκοπούς δημοσίων αερομεταφορών, με την προϋπόθεση ότι τέτοια Όργανα ή Εξοπλισμός είναι επιχειρησιακά, άλλως απαιτείται απομάκρυνση από τη χρήση ή απόσυρση μέσω μιας τροποποίησης στο JAR-OPS 3 ή το JAR-26.

IEM OPS 3.647

Εξοπλισμός για πτητικές λειτουργίες που απαιτούν σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοναυτιλίας

Βλέπε JAR-OPS 3.647

Τα ακουστικά, όπως απαιτείται από το JAR-OPS 3.647, αποτελούνται από μια συσκευή επικοινωνίας η οποία περιλαμβάνει δύο ακουστικά για λήψη και ένα μικρόφωνο για εκπομπή ακουστικών σημάτων προς το σύστημα επικοινωνίας του ελικοπτέρου. Προκειμένου να συμμορφωθεί με τις ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων, τα ακουστικά και το μικρόφωνο θα πρέπει να ταιριάζουν στα χαρακτηριστικά του συστήματος επικοινωνίας και το περιβάλλον του πιλοτηρίου. Τα ακουστικά θα πρέπει να είναι επαρκώς ρυθμιζόμενα για να προσαρμόζονται στο κεφάλι του χειριστή. Τα ενσωματωμένα μικρόφωνα θα πρέπει να είναι του τύπου απομόνωσης θορύβου.

ACJ OPS 3.650/3.652

Όργανα πτήσεως και ναυτιλίας καθώς και σχετιζόμενος εξοπλισμός

Βλέπε JAR-OPS 3.650/3.652

	ΠΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟ VFR		ΠΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟ IFR Ή ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΥΧΤΑ	
ΟΡΓΑΝΟ	ΕΝΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΔΥΟ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ	ΕΝΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΔΥΟ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ
(α)	(β)	(γ)	(δ)	(ε)
1 Ενδείκτης Μαγνητικής Κατεύθυνσης	1	1	1	1
2 Ρολόι Ακριβείας	1	1	1	1
3 Ενδείκτης OAT	1	1	1	1

4 Ευαίσθητο Βαρομετρικό Υψόμετρο	1	2	2 (Σημείωση 1)	2
5 Ενδείκτης Ταχύτητας Αέρος	1	2	1	2
6 Θερμαινόμενο Σύστημα Pitot	1 (Σημείωση 2)	2 (Σημείωση 2)	1	2
7 Αναγγελία Βλάβης Θερμαινόμενου Pitot	–	–	1 (Σημείωση 3)	2 (Σημείωση 3)
8 Ενδείκτης Ανόδου-Καθόδου	1	2	1	2
9 Ενδείκτης Ολισθήσεων	1	2	1	2
10 Ενδείκτης Στάσεως	1 (Σημείωση 4 ή Σημείωση 5)	2 (Σημείωση 4 ή Σημείωση 5)	1 (Σημείωση 8)	2 (Σημείωση 8)
11 Γυροσκοπικός Ενδείκτης Πορείας	1 (Σημείωση 4 ή Σημείωση 5)	2 (Σημείωση 4 ή Σημείωση 5)	1 (Σημείωση 8)	2 (Σημείωση 8)
12 Μαγνητικός Γυροσκοπικός Ενδείκτης Πορείας	–	–	1 (Σημείωση 7)	2 (Σημείωση 7)
13 Εφεδρικός Ενδείκτης Στάσεως	–	–	1 (Σημείωση 6)	1 (Σημείωση 6)
14 Εναλλακτική Πηγή Στατικής Πίεσης	–	–	1	1
15 Συγκρατητήρας Χάρτη	–	–	1 (Σημείωση 7)	2 (Σημείωση 7)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: Για νυχτερινή πτητική λειτουργία VFR με ένα χειριστή, το ένα ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο μπορεί να αντικαθίσταται από ραδιοϋψόμετρο (JAR-OPS 3.652(γ)).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2: Απαιτούνται για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) για περισσότερους από 9 (JAR-OPS 3.650(ιβ).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3: Η αναγγελία βλάβης θερμαινόμενου pitot ισχύει για κάθε ελικόπτερο για το οποίο εκδόθηκε ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας μετά την 1η Αυγούστου 1999. Ισχύει επίσης και πριν από αυτήν την ημερομηνία όταν: το ελικόπτερο έχει MCTOM πάνω από 3.175 kg και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) για περισσότερους από 9 (JAR-OPS 3.652(δ)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 4: Απαιτούνται για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg (JAR-OPS 3.650(θ).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 5: Απαιτούνται για κάθε ελικόπτερο όταν επιχειρεί πάνω από υδάτινη επιφάνεια, όταν δεν έχει την επιφάνεια εν όψει ή όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 1.500 μ. (JAR-OPS 3.650(θ).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 6: Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg το CS-29 1303(ζ) μπορεί να απαιτεί, είτε γυροσκοπικό ενδείκτη βαθμού στροφής συνδυαζόμενο με ενδείκτη ολίσθησης (ενδείκτη στροφών και κλίσης), είτε εφεδρικό ενδείκτη στάσεως που ικανοποιεί τις απαιτήσεις του JAR-OPS 3.652(η). (Όμως, το αρχικό πρότυπο πιστοποίησης τύπου θα πρέπει να αναφέρεται ώστε να προσδιορίζεται η ακριβής απαίτηση.)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 7: Μόνο για πτητικές λειτουργίες IFR.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 8: Μόνο για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες VFR.

AMC OPS 3.650/3.652
Όργανα πτήσεως και ναυτιλίας καθώς και σχετιζόμενος εξοπλισμός
Βλέπε JAR-OPS 3.650/3.652

1 Οι μεμονωμένες απαιτήσεις αυτών των παραγράφων μπορεί να πληρούνται από συνδυασμούς οργάνων ή από ενσωματωμένα συστήματα πτήσης ή από συνδυασμό παραμέτρων σε ηλεκτρονικές οθόνες υπό την προϋπόθεση ότι οι πληροφορίες, που είναι διαθέσιμες με αυτό τον τρόπο σε κάθε απαιτούμενο χειριστή, δεν είναι λιγότερες από εκείνες που παρέχονται από τα όργανα και τον σχετιζόμενο εξοπλισμό όπως καθορίζεται στο παρόν Τμήμα.

2 Οι απαιτήσεις εξοπλισμού αυτών των παραγράφων μπορεί να πληρούνται από εναλλακτικούς τρόπους συμμόρφωσης, όταν έχει επιδειχθεί αντίστοιχη ασφάλεια της εγκατάστασης κατά την έγκριση της πιστοποίησης τύπου του ελικοπτέρου για το προτιθέμενο είδος πτητικής εκμετάλλευσης.

AMC OPS 3.650(ζ) και 3.652(ια)
Όργανα πτήσεως και ναυτιλίας καθώς και σχετιζόμενος εξοπλισμός
Βλέπε JAR-OPS 3.650(ζ) και 3.652(ια)

Μέσο ένδειξης της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρος μπορεί να είναι ένας ενδείκτης θερμοκρασίας αέρος ο οποίος παρέχει ενδείξεις που μετατρέπονται σε εξωτερική θερμοκρασία αέρος.

AMC OPS 3.652(δ) και (ιγ)(2)

Όργανα πτήσεως και ναυτιλίας καθώς και σχετιζόμενος εξοπλισμός
Βλέπε JAR-OPS 3.652(δ) και (ιγ)(2)

Ένας συνδυασμένος προειδοποιητικός ενδείκτης για τον θερμαντήρα του pitot είναι αποδεκτός υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει τρόπος να αναγνωρισθεί η βλάβη του θερμαντή σε συστήματα με δύο ή περισσότερους αισθητήρες.

AMC OPS 3.655
Διαδικασίες για πτητική λειτουργία με ένα χειριστή υπο IFR χωρίς αυτόματο πιλότο
Βλέπε JAR-OPS 3.655

1 Οι αερομεταφορείς που έχουν έγκριση να διεξάγουν πτητικές λειτουργίες IFR με ένα χειριστή σε ελικόπτερο χωρίς δυνατότητα δέσμευσης ύψους και πορείας, θα πρέπει να καθιερώσουν διαδικασίες που παρέχουν ισοδύναμα επίπεδα ασφαλείας. Αυτές οι διαδικασίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α. Κατάλληλη εκπαίδευση και έλεγχο επιπλέον εκείνων που περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.940(γ).

β. Κατάλληλες προσαυξήσεις στα επιχειρησιακά ελάχιστα του ελικοδρομίου που περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.430.

2 Οποιοσδήποτε τομέας της πτήσης ο οποίος πρόκειται να διεξαχθεί σε IMC δεν θα πρέπει να σχεδιάζεται ώστε να υπερβαίνει τα 45 λεπτά.

AMC OPS 3.690(β)(6)
Σύστημα ενδοεπικοινωνίας μελών πληρώματος
Βλέπε JAR-OPS 3.690(β)(6)

1 Τα μέσα που προσδιορίζουν εάν μια κλήση ενδοεπικοινωνίας είναι κανονική ή κλήση έκτακτης ανάγκης, μπορεί να είναι ένα ή συνδυασμός από τα ακόλουθα:

i. Φώτα διαφορετικών χρωμάτων,

ii. Κώδικες καθορισμένοι από τον αερομεταφορέα (π.χ. Διαφορετικός αριθμός κουδουνισμάτων για κλήσεις κανονικές και έκτακτης ανάγκης),

iii. Οποιοδήποτε άλλο ενδεικτικό σήμα εγκεκριμένο από την Αρχή.

iv.

ACJ OPS 3.700
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης – 1
Βλέπε JAR-OPS 3.700

Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις επιχειρησιακών επιδόσεων του εγγράφου ED56A του EUROCAE (Ελάχιστες απαιτήσεις επιχειρησιακών επιδόσεων για συστήματα αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης) με ημερομηνία Δεκεμβρίου 1993.

ACJ OPS 3.700(ε)
Συνδυασμένος αποτυπωτής
Βλέπε JAR-OPS 3.700, 3.705, 3.715, 3.720

1. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης και αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, μπορεί να επιτυγχάνεται με τη μεταφορά ενός συνδυασμένου αποτυπωτή.
2. Ο σύνθετος αποτυπωτής είναι ένας αποτυπωτής πτήσης που καταγράφει:
α. όλες τις φωνητικές επικοινωνίες και το ακουστικό περιβάλλον που απαιτείται από τη σχετική παράγραφο του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, και
β. όλες τις παραμέτρους που απαιτούνται από τη σχετική παράγραφο του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, με τις ίδιες προδιαγραφές που απαιτούνται από τις εν λόγω παραγράφους.

ACJ OPS 3.705
Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης – 2
Βλέπε JAR-OPS 3.705

Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις επιχειρησιακών επιδόσεων των εγγράφων ED56 ή ED56A του EUROCAE (Ελάχιστες απαιτήσεις επιχειρησιακών επιδόσεων για συστήματα αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης) με ημερομηνίες Φεβρουαρίου 1988 και Δεκεμβρίου 1993 αντίστοιχα.

ACJ OPS 3.715/3.720
Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης – 1 και 2
Βλέπε JAR-OPS 3.715/3.720

1 Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις επιχειρησιακών επιδόσεων του εγγράφου ED55 του EUROCAE (Ελάχιστες προδιαγραφές επιχειρησιακών επιδόσεων για συστήματα αποτυπωτή στοιχείων πτήσης) με ημερομηνία Μαΐου 1990.Ο Πίνακας Α αναφέρεται στον Πίνακα A1-4 του εγγράφου ED-55 του EUROCAE, ο Πίνακας Β αναφέρεται στον Πίνακα A1-2 του ED-55 και ο Πίνακας Γ αναφέρεται στον Πίνακα A1-5, παράμετροι 6 έως 15, του ED-55.
2 Οι παράμετροι που πρόκειται να αποτυπωθούν πρέπει να πληρούν, στο μέτρο που είναι εφικτό, τις προδιαγραφές επιδόσεων (ενδεικνυόμενες αποστάσεις, χρονικά διαστήματα δειγματισμού, όρια ακριβείας και ελάχιστη ανάλυση στην ανάγνωση) που καθορίζονται στους σχετικούς πίνακες των Ελάχιστων Προδιαγραφών Επιχειρησιακών Επιδόσεων για Συστήματα αποτυπωτών στοιχείων πτήσης, Doc ED-55 με ημερομηνία Μαΐου 1990. Οι στήλες των παρατηρήσεων, σε αυτούς τους πίνακες, είναι αποδεκτοί τρόποι εφαρμογής στις προδιαγραφές των παραμέτρων.
3 Για ελικόπτερα με νέα ή μοναδικού σχεδιασμού ή επιχειρησιακά χαρακτηριστικά, θα χρειαστεί να καταγράφονται επιπλέον παράμετροι, όπως έχει συμφωνηθεί από την αρχή πιστοποίησης, κατά την πιστοποίηση τύπου ή συμπληρωματικού τύπου.
4 Εάν υπάρχει χωρητικότητα αποτύπωσης, όσο το δυνατόν περισσότερες από τις επιπλέον παραμέτρους που καθορίζονται στον πίνακα A1.5 του εγγράφου ED-55, με ημερομηνία Μαΐου 1990, θα πρέπει να καταγραφούν.
5 Για τους σκοπούς των JAR-OPS 3.715(γ)(2)(i) και 3.720(γ)(2)(i), ένας αισθητήρας θεωρείται “άμεσα διαθέσιμος” όταν είναι ήδη διαθέσιμος ή μπορεί να ενσωματωθεί εύκολα.

AMC OPS 3.715(γ)(3)

Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης – 1 (Παράμετροι προς καταγραφή)

Βλέπε JAR-OPS 3.715(γ)

1 Οι παράμετροι που πληρούν τo JAR-OPS 3.715(γ)(3) καθορίζονται στο έγγραφο ED-55 τουEUROCAE, Ελάχιστες προδιαγραφές επιχειρησιακών επιδόσεων για συστήματα αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, με ημερομηνία Μαΐου 1990. Τα αντίστοιχα τμήματα περιλαμβάνονται στους ακόλουθους Πίνακες:

α. Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg μέχρι και 7.000 kg, έχει εφαρμογή ο Πίνακας A1.4, παράμετροι 1 έως 15 του εγγράφου ED-55,

β. Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω 7.000 kg, έχει εφαρμογή ο Πίνακας A1.2, παράμετροι 1 έως 30 του εγγράφου ED-55,

γ. Για ελικόπτερα με ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης, οι επιπλέον παράμετροι που πρόκειται να καταγραφούν, περιλαμβάνονται στον Πίνακα A1.5, παράμετροι 6 έως 15, του εγγράφου ED-55,

δ. Για ελικόπτερα με νέα ή μοναδικού σχεδιασμού ή επιχειρησιακά χαρακτηριστικά, θα χρειαστεί να καταγράφονται επιπλέον παράμετροι, όπως έχει συμφωνηθεί από την αρχή πιστοποίησης. Αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν και εκείνες που αναφέρονται στον Πίνακα A1.5 του εγγράφου ED-55.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο όρος "όπου είναι εφικτό" που χρησιμοποιείται στη στήλη παρατηρήσεων του Πίνακα A1.5 σημαίνει ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

i. Εφόσον ο αισθητήρας είναι ήδη διαθέσιμος ή μπορεί να ενσωματωθεί εύκολα,

ii. Είναι διαθέσιμη επαρκής χωρητικότητα στο σύστημα αποτυπωτή πτήσης,

iii. Για τα ναυτιλιακά στοιχεία (επιλογή συχνότητας nav, απόσταση DME, γεωγραφικό πλάτος, γεωγραφικό μήκος, ταχύτητα εδάφους και έκπτωση) τα σήματα διατίθενται σε ψηφιακή μορφή,

iv. Η έκταση τροποποίησης που απαιτείται,

v. Η χρονική περίοδος καθήλωσης, και

vi. Ανάπτυξη λογισμικού του εξοπλισμού.

IEM OPS 3.715(η)/3.720(η)

Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης – 1 και 2 (Αποτυπωτές εκτός ενεργείας)

Βλέπε JAR-OPS 3.715(η)/3.720(η)

1 Σε σχέση με τα κριτήρια διάθεσης του JAR-OPS 3.715(η)/3.720(η), ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης θεωρείται ως εκτός ενεργείας όταν υπάρχει κάποια από τις παρακάτω καταστάσεις:

α. Η απώλεια της λειτουργίας του αποτυπωτή πτήσης είναι προφανής στο πλήρωμα διακυβέρνησης κατά τον έλεγχο προ πτήσεως π.χ. μέσω των οθονών κατάστασης του συστήματος που προβλέπονται σύμφωνα με την παράγραφο 2.6.1 του εγγράφου ED-55 του EUROCAE με ημερομηνία Μαΐου 1990, ή

β. Η ανάγκη συντήρησης έχει εντοπισθεί από τις οθόνες του συστήματος με την εμφάνιση ενός ενδείκτη και η αιτία αυτού του ενδείκτη δεν έχει προσδιοριστεί, ή

γ. Οι αναλύσεις των καταγεγραμμένων στοιχείων ή των ενεργειών συντήρησης έχουν δείξει ότι περισσότερο από το 5% του συνολικού αριθμού των μεμονωμένων παραμέτρων (μεταβλητών και διακριτικών), που απαιτείται να καταγράφονται για το συγκεκριμένο αεροσκάφος, δεν καταγράφονται σωστά.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Όταν η λανθασμένη καταγραφή επηρεάζει το 5% ή λιγότερο από τις παραμέτρους, θα πρέπει να γίνεται έγκαιρη διορθωτική ενέργεια από τον αερομεταφορέα, σύμφωνα με εγκεκριμένες διαδικασίες συντήρησης π.χ. όπως απαιτείται από τις παραγράφους 2.16.2 και A4.1.1 του εγγράφου ED-55 του EUROCAE με ημερομηνία Μαΐου 1990.

AMC OPS 3.720(γ)(3)

Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης – 2 (Παράμετροι προς καταγραφή)

Βλέπε JAR-OPS 3.720(γ)(3)

1 Η συμμόρφωση με το JAR-OPS 3.720(γ)(3) μπορεί να επιδειχθεί με την καταγραφή, στο μέτρο που είναι εφικτό, των σχετικών παραμέτρων όπως καθορίζεται στο έγγραφο ED-55 τουEUROCAE, Ελάχιστες προδιαγραφές επιχειρησιακών επιδόσεων για συστήματα αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, με ημερομηνία Μαΐου 1990. Τα αντίστοιχα τμήματα περιλαμβάνονται στους ακόλουθους Πίνακες:

α. Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω από 3.175 kg μέχρι και 7.000 kg, έχει εφαρμογή ο Πίνακας A1.4, παράμετροι 1 έως 15 του εγγράφου ED-55,

β. Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) πάνω 7.000 kg, έχει εφαρμογή ο Πίνακας A1.2, παράμετροι 1 έως 30 του εγγράφου ED-55,

γ. Για ελικόπτερα με ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης, οι επιπλέον παράμετροι που πρόκειται να καταγραφούν, περιλαμβάνονται στον Πίνακα A1.5, παράμετροι 6 έως 15, του εγγράφου ED-55,

δ. Για ελικόπτερα με νέα ή μοναδικού σχεδιασμού ή επιχειρησιακά χαρακτηριστικά, θα χρειαστεί να καταγράφονται επιπλέον παράμετροι, όπως έχει συμφωνηθεί από την αρχή πιστοποίησης. Αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν και εκείνες που αναφέρονται στον Πίνακα A1.5 του εγγράφου ED-55.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ο όρος "όπου είναι εφικτό" που χρησιμοποιείται στη στήλη παρατηρήσεων του Πίνακα A1.5 σημαίνει ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

i. Εφόσον ο αισθητήρας είναι ήδη διαθέσιμος ή μπορεί να ενσωματωθεί εύκολα,

ii. Είναι διαθέσιμη επαρκής χωρητικότητα στο σύστημα αποτυπωτή πτήσης,

iii. Για τα ναυτιλιακά στοιχεία (επιλογή συχνότητας nav, απόσταση DME, γεωγραφικό πλάτος, γεωγραφικό μήκος, ταχύτητα εδάφους και έκπτωση) τα σήματα διατίθενται σε ψηφιακή μορφή,

iv. Η έκταση τροποποίησης που απαιτείται,

v. Η χρονική περίοδος καθήλωσης, και

vi. Ανάπτυξη λογισμικού ου εξοπλισμού.

AMC OPS 3.745
Κιβώτια πρώτων βοηθειών
Βλέπε JAR-OPS 3.745

Τα ακόλουθα πρέπει να περιλαμβάνονται στα Κυτία Πρώτων Βοηθειών:

Επίδεσμοι (ακαθόριστοι)

Επιθέματα εγκαυμάτων (ακαθόριστα)

Επιθέματα τραυμάτων, μεγάλα και μικρά

Παραμάνες ασφαλείας και ψαλίδι

Μικρά αυτοκόλλητα επιθέματα

Αντισηπτικό καθαριστικό τραυμάτων

Αυτοκόλλητες γάζες τραυμάτων

Αυτοκόλλητη ταινία

Διασωστικά βοηθήματα μιας χρήσεως

Απλά αναλγητικά π.χ. paracetamol

Αντιεμετικά π.χ. σιναριζίνη

Ρινικό αποσυμφορητικό

Βιβλίο Πρώτων Βοηθειών

Νάρθηκες, κατάλληλοι για τα άνω και κάτω άκρα

Αντιόξινα μασώμενα δισκία+

Αντιδιαρροϊκά φάρμακα π.χ. λοπεραμίδη+

Κώδικα οπτικών σημάτων Εδάφους/Αέρος για χρήση από επιζώντες

Γάντια μιας χρήσεως

Μια κατάσταση περιεχομένων σε 2 τουλάχιστον γλώσσες (Αγγλικά και μια άλλη). Αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες για τις ενέργειες και παρενέργειες των φαρμάκων που μεταφέρονται.

Σημείωση: Κολλύριο ματιών, αν και δεν απαιτείται να μεταφέρεται στο κυτίο πρώτων βοηθειών θα πρέπει, όπου είναι δυνατόν, να είναι διαθέσιμο για χρήση στο έδαφος.

\+ Για ελικόπτερα με εγκατεστημένα καθίσματα για περισσότερους από 9 επιβάτες.

AMC OPS 3.790
Πυροσβεστήρες χειρός
Βλέπε JAR-OPS 3.790

1 Ο αριθμός και η θέση των πυροσβεστήρων χειρός θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να παρέχουν επαρκή διαθεσιμότητα για χρήση, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού και του μεγέθους των διαμερισμάτων επιβατών, της ανάγκης να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος από συγκέντρωση τοξικών αερίων και της θέσης των τουαλετών, κουζινών κ.λπ. Αυτές οι μελέτες μπορεί να καταλήξουν σε αριθμό που είναι μεγαλύτερος από τον ελάχιστο καθορισμένο.

2 Τουλάχιστον ένας πυροσβεστήρας κατάλληλος τόσο για πυρκαγιά εύφλεκτων υγρών όσο και για πυρκαγιά ηλεκτρικού εξοπλισμού θα πρέπει να είναι εγκατεστημένος στο πιλοτήριο. Επιπλέον, πυροσβεστήρες μπορεί να απαιτούνται για την προστασία άλλων διαμερισμάτων προσβάσιμων στα μέλη του πληρώματος κατά την πτήση. Πυροσβεστήρες ξηράς κόνεως δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στο πιλοτήριο, ή σε οποιοδήποτε διαμέρισμα δεν διαχωρίζεται με χώρισμα από το πιλοτήριο, λόγω της δυσμενούς επίδρασης στην όραση κατά το άδειασμα και, εάν δεν είναι καλός αγωγός, παρεμβολή στις ηλεκτρικές επαφές από τα χημικά κατάλοιπα.

3 Όπου απαιτείται μόνον ένας πυροσβεστήρας χειρός στα διαμερίσματα επιβατών, θα πρέπει να βρίσκεται κοντά στη θέση του μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπου υπάρχει.

4 Όπου απαιτούνται δύο ή περισσότεροι πυροσβεστήρας χειρός στα διαμερίσματα επιβατών και η θέση τους δεν διέπεται από τους παράγοντες της παραγράφου 1 ανωτέρω, ένας πυροσβεστήρας πρέπει να βρίσκεται κοντά σε κάθε άκρο του θαλάμου επιβατών, ενώ οι υπόλοιποι κατανέμονται σε όλο το θάλαμο επιβατών όσο πιο ομαλά γίνεται.

5 Σε περίπτωση που ένας πυροσβεστήρας δεν είναι ορατός, η θέση του θα πρέπει να υποδηλώνεται από μια πινακίδιο ή πινακίδα. Κατάλληλα σύμβολα μπορεί να χρησιμοποιηθούν για να συμπληρώσουν τέτοια πινακίδια ή πινακίδες.

AMC OPS 3.810
Μεγάφωνα
Βλέπε JAR-OPS 3.810

Όπου απαιτείται ένα μεγάφωνο, θα πρέπει να είναι άμεσα προσβάσιμο από την ορισμένη θέση μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών. Όπου απαιτούνται δύο ή περισσότερα μεγάφωνα, θα πρέπει να είναι κατάλληλα κατανεμημένα στο θάλαμο(ους) επιβατών και άμεσα προσβάσιμα στα μέλη του πληρώματος που έχουν ορισθεί να κατευθύνουν τις εκκενώσεις έκτακτης ανάγκης. Αυτό δεν απαιτεί κατ' ανάγκη να είναι τοποθετημένα μεγάφωνα, έτσι ώστε ένα μέλος πληρώματος να μπορεί να τα φτάνει όταν είναι δεμένο στο κάθισμα μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.

IEM OPS 3.820
Αυτόματος πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
Βλέπε JAR-OPS 3.820

1. Οι τύποι αυτόματων Πομπών Εντοπισμού Έκτακτης Ανάγκης καθορίζονται ως εξής:

α. Αυτόματος Σταθερός (ELT(AF)). Αυτός ο τύπος ELT προορίζεται να είναι μόνιμα προσαρμοσμένος στο ελικόπτερο πριν και μετά τη συντριβή και είναι σχεδιασμένος για να βοηθήσει τις ομάδες SAR στον εντοπισμό της περιοχής συντριβής.

β. Αυτόματος Φορητός (ELT(AP)). Αυτός ο τύπος ELT προορίζεται να είναι στερεά προσαρμοσμένος στο ελικόπτερο πριν από τη συντριβή, αλλά άμεσα αποσπώμενος από το ελικόπτερο μετά τη συντριβή. Λειτουργεί σαν ELT κατά τη διαδοχή της συντριβής. Εάν ο ELT δεν έχει ενσωματωμένη κεραία, η κεραία

που είναι προσαρμοσμένη στο αεροσκάφος μπορεί να αποσυνδεθεί και να προσαρμοσθεί μια βοηθητική κεραία (αποθηκευμένη στη θήκη του ELT) Ο ELT μπορεί να είναι δεμένος σε ένα επιζώντα ή σε σωσίβια λέμβο. Αυτός ο τύπος ELT προορίζεται να βοηθήσει τις ομάδες SAR στον εντοπισμό της περιοχής συντριβής ή των επιζώντων.

γ. Αυτόματα Αναπτυσσόμενος (ELT(AD)). Αυτός ο τύπος ELT προορίζεται να είναι στερεά προσαρμοσμένος στο ελικόπτερο πριν από τη συντριβή και αναπτύσσεται και ενεργοποιείται αυτόματα αφού ο αισθητήρας συντριβής έχει εντοπίσει ότι έγινε συντριβή. Αυτός ο τύπος ELT θα πρέπει να επιπλέει στο νερό και προορίζεται να βοηθήσει τις ομάδες SAR στον εντοπισμό της περιοχής συντριβής.

2. Για αν ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα ζημιάς στην περίπτωσης συντριβής, ο αυτόματος πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να είναι στερεά προσαρμοσμένος στη δομή του ελικοπτέρου όσο το δυνατόν πιο πίσω με την κεραία και τις συνδέσεις του έτσι τοποθετημένες ώστε να μεγιστοποιείται η πιθανότητα εκπομπής του σήματος μετά τη συντριβή.

IEM OPS 3.825

Σωσίβια γιλέκα

Βλέπε JAR-OPS 3.825

Για τους σκοπούς του JAR-OPS 3.825, τα μαξιλάρια των καθισμάτων δεν θεωρούνται ως επιπλέουσες συσκευές.

ACJ OPS 3.827

Στολές επιβίωσης πληρώματος – Υπολογισμός χρόνου επιβίωσης

Βλέπε JAR-OPS 3.827

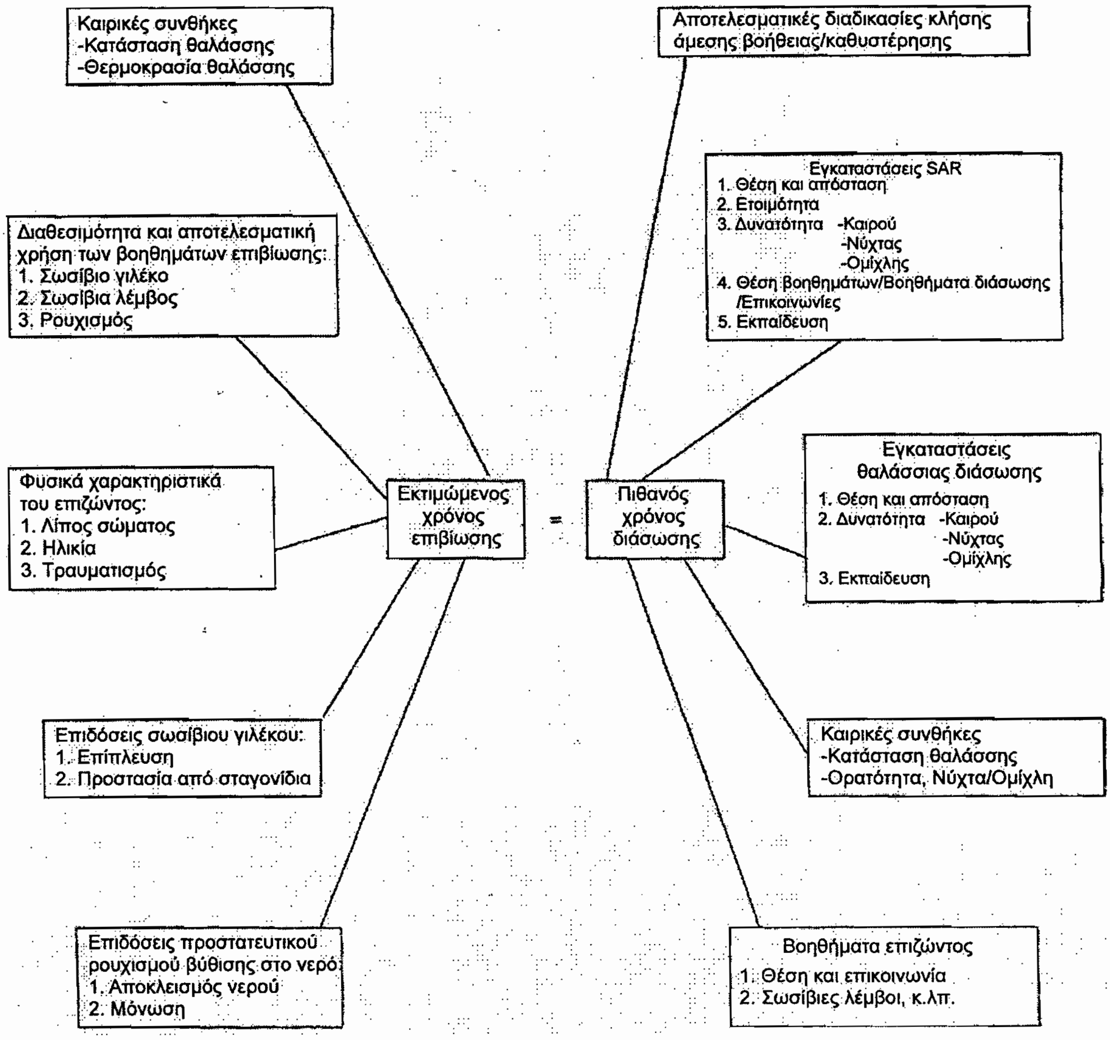
1 Εισαγωγή

1.1 Ένα πρόσωπο που βυθίζεται τυχαία σε κρύες θάλασσες (χαρακτηριστικά έξω από της ακτές της Βόρειας Ευρώπης) θα έχει καλύτερη ευκαιρία επιβίωσης εφόσον φοράει μια αποτελεσματική στολή επιβίωσης επιπλέον του σωσίβιου γιλέκου. Φορώντας τη στολή επιβίωσης, μπορεί να ελαττώσει το ρυθμό με τον οποίο πέφτει η θερμοκρασία του σώματός του και να προστατεύσει τον εαυτό του από τον μεγαλύτερο κίνδυνο του πνιγμού που προκαλείται από την ανικανότητα λόγω υποθερμίας.

1.2 Το πλήρες σύστημα στολής επιβίωσης – στολή, σωσίβιο γιλέκο και ρουχισμός που φέρεται κάτω από τη στολή – θα πρέπει να είναι ικανό να κρατήσει ζωντανό εκείνον που το φοράει για αρκετό χρόνο ώστε να τον βρουν και να τον ανασύρουν οι υπηρεσίες διάσωσης. Στην πράξη το όριο είναι περίπου 3 ώρες. Εάν μια ομάδα προσώπων στο νερό δεν μπορεί να διασωθεί εντός αυτού του χρόνου, είναι πιθανόν να έχουν διασκορπιστεί και διαχωριστεί, ώστε ο εντοπισμός θα είναι εξαιρετικά δύσκολος, ιδιαίτερα στα μανιασμένα νερά που είναι χαρακτηριστικό των θαλάσσιων περιοχών της Βόρειας Ευρώπης. Εάν αναμένεται ότι στο νερό απαιτείται προστασία για χρονικές περιόδους μεγαλύτερες των 3 ωρών, θα πρέπει να γίνουν βελτιώσεις στις διαδικασίες έρευνας και διάσωσης παρά στην προστασία της στολής κατάδυσης.

2 Χρόνοι επιβίωσης

2.1 Ο στόχος πρέπει να είναι η διασφάλιση ότι ένα ς άνθρωπος στο νερό μπορεί να επιβιώσει αρκετό χρόνο ώστε να διασωθεί, δηλαδή ο χρόνος επιβίωσής του πρέπει να είναι μεγαλύτερος από τον πιθανό χρόνο διάσωσης. Οι παράγοντες που επηρεάζουν αμφότερους τους χρόνους φαίνονται στο Σχήμα 1. Το σχήμα δίνει έμφαση στο γεγονός, ότι ο χρόνος επιβίωσης επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, φυσικούς και ανθρώπινους. Ορισμένοι από τους παράγοντες είναι σχετικοί με την επιβίωση στο κρύο νερό, και ορισμένοι με την παραμονή στο νερό σε οποιαδήποτε θερμοκρασία.



Σχέδιο 1 Η εξίσωση της επιβίωσης

2.2 Οι γενικές εκτιμήσεις των πιθανών χρόνων επιβίωσης για αδύνατο άτομο εκτός ξηράς φαίνονται στο Σχήμα 2. Καθώς ο χρόνος επιβίωσης επηρεάζεται σημαντικά από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και το χρόνο βύθισης στο νερό, χρησιμοποιήθηκε η κλίμακα ανέμου Beaufort ως μια ένδειξη αυτών των συνθηκών επιφανείας.

Φερόμενος ρουχισμός	**Δύναμη ανέμου Beaufort**	**Χρόνοι εντός των οποίων είναι πιθανόν να πνιγούν τα πλέον ευπρόσβλητα άτομα**	
		(θερμοκρασία νερού 5°C)	**(θερμοκρασία νερού 13°C)**
Ρούχα εργασίας (χωρίς στολή βύθισης στο νερό)	0 – 2 3 – 4 5 και άνω	Εντός ¾ της ώρας Εντός ½ της ώρας Σημαντικά λιγότερο από ½ της ώρας	Εντός 1 ¼ ωρών Εντός ½ της ώρας Σημαντικά λιγότερο από ½ της ώρας
Φέρεται στολή βύθισης στο νερό πάνω από τα ρούχα εργασίας (χωρίς	0 – 2	Μπορεί να υπερβεί κατά πολύ τις 3 ώρες	Μπορεί να υπερβεί κατά πολύ τις 3 ώρες

διαρροή εντός της στολής)	3 – 4 5 και άνω	Εντός 2 ¾ ώρες Σημαντικά λιγότερο από 2 ¾ ώρες. Μπορεί να υπερβεί κατά πολύ τη 1 ώρα	Μπορεί να υπερβεί κατά πολύ τις 3 ώρες Μπορεί να υπερβεί κατά πολύ τις 3 ώρες

Σχήμα 2. Χρονοδιάγραμμα εντός του οποίου τα πλέον ευπρόσβλητα άτομα είναι πιθανόν να υποκύψουν στις επικρατούσες συνθήκες.

2.3 Θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η διαφυγή από το ελικόπτερο καθαυτό στην περίπτωση που βυθίζεται ή ανατρέπεται στο νερό. Σε αυτήν την περίπτωση ο χρόνος διαφυγής περιορίζεται στη διάρκεια του χρόνου που οι επιβαίνοντες μπορούν να κρατήσουν την αναπνοή τους. Ο χρόνος κράτησης της αναπνοής μπορεί να μειωθεί σημαντικά από την επίδραση της κρυοπληξίας. Η κρυοπληξία προκαλείται από την απότομη πτώση της θερμοκρασίας του δέρματος κατά τη βύθιση στο νερό, και χαρακτηρίζεται από αγκομαχητό και μη ελεγχόμενη αναπνοή. Η παρόρμηση για γρήγορη αναπνοή το καταβάλλει και, εάν είναι ακόμα μισοβυθισμένο, το άτομο θα αναπνεύσει νερό που θα καταλήξει σε πνιγμό. Η καθυστέρηση της έκθεσης σε κρυοπληξία φέροντας στολή βύθισης στο νερό θα επεκτείνει το διαθέσιμο χρόνο διαφυγής από μισοβυθισμένο ελικόπτερο.

2.4 Τα αποτελέσματα της διαρροής νερού και της υδροστατικής συμπίεσης στην ποιότητα μόνωσης του ρουχισμού αναγνωρίζονται σαφώς. Σε ένα ονομαστικώς στεγνό σύστημα, η μόνωση παρέχεται από τον αέρα που εγκλωβίζεται εντός των ινών του ρουχισμού και μεταξύ των στρωμάτων της στολής και των ρούχων. Έχει παρατηρηθεί ότι πολλά συστήματα χάνουν κάποια από την ικανότητα μόνωσής τους είτε γιατί τα ρούχα κάτω από την υδατοστεγή στολή επιβίωσης υγραίνονται σε κάποια έκταση είτε λόγω της υδροστατικής συμπίεσης της όλης σύνθεσης. Ως αποτέλεσμα της διαρροής νερού και της συμπίεσης, οι χρόνοι επιβίωσης θα μικρύνουν. Συνιστάται να φέρονται ζεστά ρούχα κάτω από τη στολή.

2.5 Οποιοσδήποτε τύπος στολής επιβίωσης και άλλου ρουχισμού παρέχεται, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι σημαντική απώλεια θερμότητα μπορεί να συμβεί από το κεφάλι.

AMC OPS 3.830(α)(2)
Σωσίβιες λέμβοι και ELT για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από υδάτινη επιφάνεια
Βλέπε JAR-OPS 3.830(α)(2)

1 Κάθε σωσίβια λέμβος που απαιτείται από το JAR-OPS 3.830 θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις παρακάτω προδιαγραφές:

α. Θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου σχεδίου και να αποθηκεύονται, έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση τους σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης,

β. Θα πρέπει να είναι εμφανείς στον τυπικό εξοπλισμό εναερίου ραντάρ,

γ. Όταν μεταφέρονται περισσότερες της μιας σωσίβιας λέμβου επί του σκάφους, τουλάχιστον το 50% θα πρέπει να είναι απορριπτόμενες από το πλήρωμα ενώ κάθεται στην κανονική του θέση, και όπου είναι αναγκαίο με έλεγχο εξ αποστάσεως,

δ. Εκείνες οι σωσίβιες λέμβοι οι οποίες δεν είναι απορριπτόμενες με έλεγχο εξ αποστάσεως ή από το πλήρωμα πρέπει να είναι τέτοιου βάρους, ώστε να επιτρέπει το χειρισμό από ένα πρόσωπο. Τα 40 kg θα πρέπει να θεωρούνται το μέγιστο βάρος.

2. Κάθε σωσίβια λέμβος που απαιτείται από το JAR-OPS 3.830 θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

α. Ένα εγκεκριμένο φως εντοπισμού επιζώντος,

β. Μια εγκεκριμένη συσκευή οπτικής σηματοδότησης,

γ. Μια κουκούλα (για χρήση σαν ιστίο, κάλυμμα ηλίου ή συλλέκτη βροχής),

δ. Έναν ανακλαστήρα ραντάρ,

ε. Ένα σχοινί συγκράτησης 20 μ. σχεδιασμένο για να κρατάει τη σωσίβια λέμβο πλησίον του ελικοπτέρου αλλά να αποδεσμεύεται, εάν το ελικόπτερο βυθιστεί τελείως,

στ. Μια άγκυρα θαλάσσης,

ζ. Ένα κυτίο επιβιώσεως, κατάλληλα εξοπλισμένο για τη διαδρομή που θα καλυφθεί, το οποίο θα πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

i. Μια συλλογή επισκευής σωσίβιας λέμβου,

ii. Ένα κουβά για άδειασμα νερού,

iii. Ένα καθρέπτη σηματοδότησης,
iv. Μια αστυνομική σφυρίχτρα,
v. Ένα επιπλέον μαχαίρι λέμβου,
vi. Ένα συμπληρωματικό μέσο φουσκώματος,
vii. Δισκία ναυτίας,
viii. Ένα κυτίο πρώτων βοηθειών,
ix. Ένα φορητό μέσο φωτισμού,
x. Ένα δοχείο μισού λίτρου καθαρό νερό και ένα κυτίο αφαλατώσεως,
xi. Ένα περιεκτικό εικονογραφημένο βιβλιαράκι επιβίωσης σε κατάλληλη γλώσσα.

3 Οι μπαταρίες που χρησιμοποιούνται στους ELT θα πρέπει να αντικαθίστανται (ή να επαναφορτίζονται, εάν η μπαταρία είναι επαναφορτιζόμενη) όταν ο εξοπλισμός είναι σε χρήση για περισσότερο από 1 συνολική ώρα, και επίσης όταν έχει λήξει το 50% της χρήσιμης ζωής τους (ή για επαναφορτιζόμενες, 50% της χρήσιμης ζωής φόρτισής τους), όπως έχει καθοριστεί από τον κατασκευαστή του εξοπλισμού. Η νέα ημερομηνία λήξης για την μπαταρία αντικατάστασης (ή επαναφόρτισης) θα πρέπει να σημειώνεται ευανάγνωστα στο εξωτερικό του εξοπλισμού. Οι απαιτήσεις χρήσιμης ζωής της μπαταρίας (ή χρήσιμης ζωής της επαναφόρτισης), της παρούσας παραγράφου, δεν ισχύουν για μπαταρίες (όπως οι μπαταρίες που ενεργοποιούνται με το νερό) που δεν επηρεάζονται ουσιωδώς κατά τα πιθανά διαστήματα αποθήκευσης.

AMC OPS 3.830(α)(3)
Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης επιβίωσης (ELT(S))
Βλέπε JAR-OPS 3.830(α)(3)

1 Ο ELT επιβίωσης (ELT(S)) προορίζεται για να αφαιρείται από το ελικόπτερο και να ενεργοποιείται από τους επιζώντες μιας συντριβής. Ο ELT(S) θα πρέπει να αποθηκεύεται έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση αφαίρεση και χρήση του σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Ο ELT(S) μπορεί να ενεργοποιηθεί μηχανικά ή αυτόματα (π.χ. με ενεργοποίηση νερού). Θα πρέπει να σχεδιαστεί για να δένεται στη σωσίβια λέμβο ή τον επιζώντα.

IEM OPS 3.835
Εξοπλισμός Επιβίωσης
Βλέπε JAR-OPS 3.835

1 Η έκφραση “Περιοχές στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα είναι εξαιρετικά δύσκολες” θα πρέπει να εκληφθεί στο περιεχόμενο του παρόντος JAR ότι σημαίνει:

α. Περιοχές που έχουν χαρακτηρισθεί έτσι από το Κράτος που έχει την ευθύνη διαχείρισης της έρευνας και διάσωσης, ή

β. Περιοχές που είναι ως επί το πλείστον ακατοίκητες και όπου:

i. Το Κράτος, που έχει την ευθύνη διαχείρισης της έρευνας και διάσωσης, δεν έχει εκδώσει καμιά πληροφορία για να βεβαιώσει ότι η έρευνα και διάσωση δεν θα είναι εξαιρετικά δύσκολες, και

ii. Το Κράτος, που αναφέρεται στο (α) ανωτέρω, δεν έχει πολιτική προσδιορισμού περιοχών ως εξαιρετικά δύσκολων για έρευνα και διάσωση.

AMC OPS 3.835(γ)
Εξοπλισμός Επιβίωσης
Βλέπε JAR-OPS 3.835(γ)

1 Ο ακόλουθος πρόσθετος εξοπλισμός επιβίωσης θα πρέπει να μεταφέρεται όταν απαιτείται:

α. 500 ml ύδατος για κάθε 4, η κλάσμα των 4, προσώπων επί του σκάφους,

β. Ένα μαχαίρι,

γ. Εξοπλισμό πρώτων βοηθειών,

δ. Ένα σετ κωδίκων Αέρος/ Εδάφους,

Επιπλέον, όταν αναμένονται πολικές συνθήκες, θα πρέπει να μεταφέρονται τα εξής:

ε. Μέσο για λιώσιμο χιονιού,

στ. 1 φτυάρι χιονιού και 1 πριόνι πάγου

ζ. Υπνόσακους για χρήση από το 1/3 του συνόλου των προσώπων επί του σκάφους και διαστημικές κουβέρτες για τους εναπομένοντες ή διαστημικές κουβέρτες για όλους επιβάτες επί του σκάφους,

η. 1 Αρκτική/ Πολική στολή για κάθε μεταφερόμενο μέλος πληρώματος.

2 Εάν οποιοδήποτε αντικείμενο ή εξοπλισμός που περιλαμβάνεται στα ανωτέρω μεταφέρεται ήδη επί του ελικοπτέρου σύμφωνα με κάποια άλλη απαίτηση, δεν υπάρχει ανάγκη να διπλασιαστεί.

IEM OPS 3.837(α)(2)
Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που επιχειρούν σε ελικοδρόμια εξέδρας που βρίσκονται σε εχθρική θαλάσσια περιοχή

Βλέπε JAR-OPS 3.837

1 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να είναι ενήμεροι ότι προβολές της εξωτερικής επιφάνειας του ελικοπτέρου, οι οποίες βρίσκονται σε μια ζώνη που διαγράφεται από όρια τα οποία είναι 1,22 μ. (4 πόδια) πάνω και 0,61 μ. (2 πόδια) κάτω από την καθορισμένη γραμμή στατικού ύδατος θα μπορούσαν να προκαλέσουν ζημιά σε μια εκδιπλούμενη σωσίβια λέμβο. Παραδείγματα προβολών οι οποίες είναι ανάγκη να ληφθούν υπόψη είναι κεραίες, σωλήνες εξαερισμού έξω από το σκάφος, μη προστατευόμενα άκρα ασφαλιστικής περόνης, φάγωμα και οποιαδήποτε προβολή που είναι πιο μυτερή από τρισδιάστατη ορθογώνια γωνιά.

2 Ενώ τα όρια που καθορίζονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω προορίζονται για οδηγός, η συνολική περιοχή η οποία θα πρέπει να εξετασθεί θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη την πιθανή συμπεριφορά της σωσίβιας λέμβου μετά την εκδίπλωση με όλες τις καταστάσεις θαλάσσης μέχρι τη μέγιστη στην οποία το ελικόπτερο είναι ικανό να παραμείνει όρθιο.

3 Στους αερομεταφορείς και τους οργανισμούς συντήρησης υπενθυμίζεται ότι οποτεδήποτε γίνεται τροποποίηση ή μετατροπή σε ελικόπτερο εντός των καθορισμένων ορίων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στη σχεδίαση η ανάγκη να προληφθεί πρόκληση ζημιάς, από την τροποποίηση ή μετατροπή, σε εκδιπλωμένη σωσίβια λέμβο.

4 Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει επίσης να δοθεί κατά τη συνήθη συντήρηση για να εξασφαλισθεί ότι δεν δημιουργούνται πρόσθετοι κίνδυνοι, για παράδειγμα, από την άφεση θυρίδων συντήρησης με αιχμηρές γωνίες να εξέχουν από την περιβάλλουσα επιφάνεια της ατράκτου, ή αφήνοντας τα περβάζια των θυρών να χειροτερεύουν σε σημείο που τα αιχμηρά άκρα γίνονται επικίνδυνα.

5 Οι ίδιες θεωρήσεις ισχύουν σε σχέση με τον εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

IEM OPS 3.843(γ)
Πτήσεις πάνω από υδάτινες επιφάνειες – Απογείωση και προσγείωση Επιδόσεων Τάξης 2

Βλέπε JAR-OPS3.843(γ)

Όταν τα ελικόπτερα επιχειρούν με Επιδόσεις Τάξης 2 και απογειώνονται και προσγειώνονται πάνω από υδάτινη επιφάνεια, εκτίθενται σε βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να είναι σχεδιασμένα για προσγείωση στο νερό, πιστοποιημένα σύμφωνα με τις διατάξεις προσθαλάσσωσης, ή να έχουν προσαρμοσμένους κατάλληλους πλωτήρες (για μη εχθρικό περιβάλλον).

AMC/IEM IB – ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

IEM OPS 3.845
Εξοπλισμός Επικοινωνίας και Ναυτιλίας – Έγκριση και εγκατάσταση
Βλέπε JAR-OPS 3.845

1 Για τον Εξοπλισμό Επικοινωνίας και Ναυτιλίας που απαιτείται από το JAR-OPS 3 Τμήμα IB, "Εγκεκριμένο" σημαίνει ότι έχει επιδειχθεί συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ισχύοντος σχεδιασμού JTSO και τις προδιαγραφές επιδόσεων, ή αντίστοιχα, που είναι σε ισχύ κατά το χρόνο της αίτησης για έγκριση του εξοπλισμού. Όπου δεν υφίσταται JTSO, εφαρμόζονται τα ισχύοντα Πρότυπα πτητικής ικανότητας ή αντίστοιχα εκτός εάν άλλως καθορίζονται στο JAR-OPS 3 ή το JAR-26.

2 "Εγκατεστημένο" σημαίνει ότι η εγκατάσταση Εξοπλισμού Επικοινωνίας και Ναυτιλίας έχει επιδειχθεί ότι συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας του JAR-27/JAR-29, ή τον συναφή κώδικα που χρησιμοποιείται για Πιστοποίηση Τύπου, και οιαδήποτε σχετική απαίτηση που καθορίζεται στο JAR-OPS 3.

3 Εξοπλισμός Επικοινωνίας και Ναυτιλίας εγκεκριμένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τις προδιαγραφές επιδόσεων που είναι διαφορετικές από τις JTSO, πριν από τις ημερομηνίες εφαρμογής που ορίζονται στο JAR-OPS 3.001 (β), είναι αποδεκτός για χρήση ή εγκατάσταση σε ελικόπτερα που επιχειρούν για σκοπούς δημόσιων αερομεταφορών υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με οποιαδήποτε πρόσθετη απαίτηση του JAR-OPS.

4 Όταν εκδίδεται νέα εκδοχή ενός JTSO (ή μιας προδιαγραφής διαφορετικής από JTSO), ο Εξοπλισμός Επικοινωνίας και Ναυτιλίας που είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με προγενέστερες απαιτήσεις μπορεί να χρησιμοποιείται ή να εγκατασταθεί σε ελικόπτερα που επιχειρούν για σκοπούς δημόσιων αερομεταφορών υπό την προϋπόθεση ότι τέτοιος Εξοπλισμός Επικοινωνίας και Ναυτιλίας είναι επιχειρησιακός, εκτός εάν απαιτείται αφαίρεση ή απόσυρση από τη χρήση μέσω μιας τροποποίησης στο JAR-OPS 3 ή το JAR-26. Οι ίδιες διατάξεις ισχύουν στην περίπτωση όπου μιας υφιστάμενη JTSO (ή προδιαγραφή) αντικαθίσταται από νέα JTSO (ή νέα προδιαγραφή).

ACJ OPS 3.865 (ε)
Πρότυπα εξοπλισμού ατρωσίας δεκτών FM
Βλέπε JAR-OPS 3.865 (ε)

1 Τα Πρότυπα επιδόσεων ατρωσίας δεκτών FM, για το ίχνος ευθυγράμμισης του ILS, τους δέκτες VOR και τους δέκτες επικοινωνίας VHF, έχουν ενσωματωθεί στο Παράρτημα 10 του ICAO, Τόμος I – Ραδιοναυτιλιακά Βοηθήματα πέμπτη έκδοση με ημερομηνία Ιουλίου 1966, Κεφάλαιο 3, Παράγραφοι 3.1.4, 3.3.8 και Τόμος III, Μέρος II – Συστήματα Επικοινωνίας Φωνής, Παράγραφος 2.3.3.

2 Αποδεκτά πρότυπα εξοπλισμού, συνεπή με το Παράρτημα 10 του ICAO, περιλαμβάνονται στις Ελάχιστες Προδιαγραφές Επιχειρησιακών Επιδόσεων του EUROCAE, έγγραφα ED-22B για δέκτες VOR, ED-23B για δέκτες επικοινωνιών VHF και ED-46B για δέκτες LOC καθώς και τα αντίστοιχα έγγραφα DO-186, Do-195 και DO-196 του RTCA.

AMC/IEM ΙΔ — ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

AMC OPS 3.940(α)(4)

Ένταξη μελών πληρώματος διακυβέρνησης που δεν διαθέτουν πείρα

Βλέπε JAR-OPS 3.940(α)(4)

1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να θεωρεί πως όταν απαιτούνται δύο μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, μετά την ολοκλήρωση κύκλου μαθημάτων ειδικότητας τύπου ή εκπαίδευσης κυβερνήτη, καθώς και της σχετικής εκπαίδευσης σε πτήσεις γραμμής υπό επιτήρηση, είναι άπειρο έως ότου είτε:

α. Έχει επιτύχει 50 ώρες πτήσης στον τύπο ή/και το ρόλο εντός χρονικής περιόδου 60 ημερών, είτε

β. Έχει επιτύχει 100 ώρες πτήσης στον τύπο ή/και το ρόλο (χωρίς χρονικό περιορισμό).

2 Μικρότερος αριθμός ωρών πτήσης, στον τύπο ή/και το ρόλο, μπορεί να είναι αποδεκτός από την Αρχή, όταν:

α. Ένας νέος αερομεταφορέας αρχίζει πτητική εκμετάλλευση, ή

β. Ο αερομεταφορέας εισάγει νέο τύπο ελικοπτέρου, ή

γ. Τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης έχουν προηγουμένως ολοκληρώσει κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης τύπου με τον ίδιο αερομεταφορέα, και

δ. Υπόκειται σε οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες οι οποίες ενδέχεται να επιβληθούν από την Αρχή.

IEM OPS 3.940(β)(1)

Σύνθεση πληρώματος διακυβέρνησης

Βλέπε JAR-OPS 3.940(β)(1)

1 Σε ορισμένα Κράτη οι Αρχές εναέριου χώρου έχουν προσδιορίσει ότι όλες οι πτήσεις κατά τη νύχτα θα πρέπει να διεξάγονται υπό IFR. Αυτά τα Κράτη στη συνέχεια εκπονούν διατάξεις για πτήσεις ελικοπτέρου κατά τη νύχτα που θα διεξάγονται υπό συνθήκες όμοιες με VFR νύχτας σε άλλα Κράτη.

2 Για Κράτη (όπου η εθνική νομοθεσία απαιτεί κατά τη νύχτα πτήση σύμφωνα με IFR) τα οποία εκμεταλλεύονται αυτήν την ευνοϊκή ρύθμιση, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να συμμορφώνεται με την καθοδήγηση που δημοσιεύεται από την Αρχή, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ο χειριστής είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένος.

ACJ No 1 στο JAR-OPS 3.943

Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM)

Βλέπε JAR-OPS 3.943/3.945 (α)(9)/3.955(β)(6)/3.965(ε)/3.965(α)(3)(iv)

Βλέπε ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943

1 Γενικά

1.1 Η ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) είναι η αποτελεσματική χρησιμοποίηση όλων των διατιθέμενων πόρων (π.χ. μέλη πληρώματος, συστήματα ελικοπτέρου, εγκαταστάσεις και πρόσωπα υποστήριξης) προκειμένου να επιτευχθεί ασφαλής και αποτελεσματική πτητική λειτουργία.

1.2 Το αντικείμενο του CRM είναι η αναβάθμιση των δεξιοτήτων επικοινωνίας και διαχείρισης του εμπλεκόμενου μέλους πληρώματος διακυβέρνησης. Δίνεται έμφαση στις μη τεχνικές πλευρές των επιδόσεων του πληρώματος διακυβέρνησης.

2 Αρχική εκπαίδευση CRM

2.1 Το αρχικό πρόγραμμα CRM έχει σχεδιαστεί για να προσφέρει γνώσεις για, και εξοικείωση με, τους ανθρώπινους παράγοντες σε σχέση με τις πτητικές λειτουργίες.

2.2 Ο εκπαιδευτής CRM θα πρέπει να:

α. έχει ακολουθήσει θεωρητικό κύκλο μαθημάτων HPL που καλύπτει όλο το αναλυτικό πρόγραμμα της εξέτασης HPL, ή

β. έχει περάσει επιτυχώς τις εξετάσεις ανθρωπίνων παραγόντων και περιορισμών (HPL) (βλέπε τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στην έκδοση των πτυχίων πληρώματος διακυβέρνησης), και

γ. έχει και διατηρεί επαρκείς γνώσεις για την εκμετάλλευση και τον τύπο του ελικοπτέρου, και

δ. είναι σε επιτήρηση από προσωπικού εκπαίδευσης CRM με κατάλληλα προσόντα κατά τη διεξαγωγή της πρώτης τους αρχικής εκπαιδευτικής περιόδου CRM, και

ε. έχει γνώσεις διαχείρισης ομάδας, δυναμικής ομάδας και προσωπικής αντίληψης.

2.3 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει πως η αρχική εκπαίδευση CRM καλύπτει τη φύση των πτητικών λειτουργιών της ενδιαφερόμενης εταιρίας, καθώς και τις συναφείς διαδικασίες και τη φιλοσοφία της εταιρίας. Αυτές θα περιλαμβάνουν περιοχές πτητικών λειτουργιών οι οποίες δημιουργούν ιδιαίτερες δυσκολίες ή συνεπάγονται αντίξοες κλιματολογικές συνθήκες και οποιουσδήποτε ασυνήθιστους κινδύνους.

2.4 Εάν ο αερομεταφορέας δεν έχει επαρκή μέσα για την καθιέρωση αρχικής εκπαίδευσης CRM, μπορεί να κάνει χρήση του κύκλου μαθημάτων που παρέχεται από άλλο αερομεταφορέα, ή από τρίτο μέρος ή από εκπαιδευτικό οργανισμό αποδεκτό από την Αρχή. Σε αυτή την περίπτωση ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει, ότι το περιεχόμενο του κύκλου μαθημάτων πληροί τις επιχειρησιακές του απαιτήσεις. Σε περίπτωση που μέλη πληρωμάτων από διάφορες εταιρίες ακολουθούν τον ίδιο κύκλο μαθημάτων, τα καίρια στοιχεία του CRM θα πρέπει να εξειδικεύονται στη φύση των πτητικών λειτουργιών των εμπλεκομένων εταιριών και εκπαιδευόμενων.

2.5 Οι δεξιότητες CRM του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να αξιολογούνται κατά τη διάρκεια της αρχικής εκπαίδευσης CRM.

3 Κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης CRM

3.1 Σε περίπτωση που το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης περάσει κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης με αλλαγή τύπου ελικοπτέρου ή/και αλλαγή αερομεταφορέα, τα στοιχεία του αρχικού κύκλου μαθημάτων CRM θα πρέπει να καλυφθούν κατά περίπτωση.

3.2 Το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να αξιολογείται κατά την ολοκλήρωση των στοιχείων εκπαίδευσης CRM τα οποία αποτελούν μέρος του κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα.

4 Εκπαίδευση CRM κύκλου μαθημάτων για κυβερνήτες

4.1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα στοιχεία του αρχικού κύκλου μαθημάτων CRM ενσωματώνονται στον κύκλο μαθημάτων για κυβερνήτες και καλύπτονται κατά περίπτωση.

4.2 Μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να αξιολογείται κατά την ολοκλήρωση των στοιχείων εκπαίδευσης CRM που αποτελούν μέρος του κύκλου μαθημάτων για κυβερνήτες, παρόλο που θα πρέπει να δίνεται επαναπληροφόρηση.

5 Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση CRM

5.1 Μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να αξιολογείται κατά την ολοκλήρωση των στοιχείων εκπαίδευσης CRM που αποτελούν μέρος της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης.

6 Υλοποίηση του CRM

6.1 Ο ακόλουθος πίνακας υποδεικνύει ποια στοιχεία του CRM θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε τύπο εκπαίδευσης:

Πίνακας 1

<table>
<tr><th>Κύρια σημεία
(α)</th><th>Αρχική εκπαίδευση CRM
(β)</th><th>Κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευση αερομεταφορέα για αλλαγή τύπου
(γ)</th><th>Κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης για αλλαγή αερομεταφορέα
(δ)</th><th>Κύκλος μαθημάτων κυβερνήτη
(ε)</th><th>Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση
(στ)</th></tr>
<tr><td>Ανθρώπινο λάθος και αξιοπιστία, αλυσίδα σφαλμάτων, πρόληψη και εντοπισμός λάθους</td><td rowspan="5">Σε βάθος</td><td>Σε βάθος</td><td>Ανασκόπηση</td><td>Ανασκόπηση</td><td rowspan="5">Ανασκόπηση</td></tr>
<tr><td>Φιλοσοφία ασφάλειας της εταιρείας, SOP, οργανωτικοί παράγοντες</td><td rowspan="2">Δεν απαιτείται</td><td>Σε βάθος</td><td rowspan="4">Σε βάθος</td></tr>
<tr><td>Άγχος, διαχείριση άγχους, κόπωση και επαγρύπνηση</td><td rowspan="3">Δεν απαιτείται</td></tr>
<tr><td>Απόκτηση και επεξεργασία πληροφοριών, αντίληψη κατάστασης, διαχείριση φόρτου εργασίας</td><td rowspan="2">Ανασκόπηση</td></tr>
<tr><td>Λήψη αποφάσεων</td></tr>
</table>

Επικοινωνία και συντονισμός μέσα και έξω από το θάλαμο διακυβέρνησης			Ανασκόπηση		
Αρχηγία και συνέργεια ομαδικής συμπεριφοράς					
Αυτοματισμός, φιλοσοφία της χρήσης του αυτοματισμού (εφόσον είναι σχετικός με τον τύπο)		Σε βάθος	Σε βάθος	Ως απαιτείται	Ως απαιτείται
Συγκεκριμένες διαφορές σχετικές με τον τύπο	Ως απαιτείται		Δεν απαιτείται		
Μελέτη βασισμένη σε περιπτώσεις	Σε βάθος	Σε βάθος	Σε βάθος	Σε βάθος	Κατά περίπτωση

7 Συντονισμός μεταξύ πληρώματος διακυβέρνησης και μελών πληρώματος εκτός από την εκπαίδευση πληρώματος διακυβέρνησης.

7.1 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει, στο βαθμό που είναι εφικτό, να παρέχουν συνδυασμένη εκπαίδευση για το πλήρωμα διακυβέρνησης και μέλη πληρώματος εκτός από το πλήρωμα διακυβέρνησης, περιλαμβανομένης της ενημέρωσης και απενημέρωσης.

7.2 Θα πρέπει να υπάρχει αποτελεσματικός σύνδεσμος μεταξύ των εκπαιδευτικών τμημάτων πληρώματος διακυβέρνησης και άλλων μελών πληρώματος. Θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τους εκπαιδευτές πληρώματος διακυβέρνησης και άλλου πληρώματος, ώστε να παρακολουθούν και σχολιάζουν την εκπαίδευση του άλλου τμήματος.

ACJ No. 2 στο JAR-OPS 3.943

Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM)

Βλέπε JAR-OPS 3.943/3.945(α)(9)/3.955(β)/3.965(ε)/3.965(α)(3)(iv)

Βλέπε ACJ No. 1 στο JAR-OPS 3.943

1 Η εκπαίδευση CRM θα πρέπει να αντανακλά τη φιλοσοφία του αερομεταφορέα και να διεξάγεται τόσο μέσω εκπαίδευσης στην τάξη όσο και μέσω πρακτικών ασκήσεων που περιλαμβάνουν ομαδικές συζητήσεις και επισκοπήσεις ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, προκειμένου να αναλυθούν προβλήματα επικοινωνίας και περιπτώσεις ή παραδείγματα έλλειψης πληροφόρησης ή αξιοποίησης πληρώματος.

2 Οποτεδήποτε υπάρχει πρακτική δυνατότητα προς τούτο, θα πρέπει να εξετάζεται η διεξαγωγή σχετικών μερών της εκπαίδευσης CRM σε συσκευές συνθετικής εκπαίδευσης οι οποίες αναπαράγουν, με αποδεκτό τρόπο, ένα ρεαλιστικό επιχειρησιακό περιβάλλον και επιτρέπουν την αλληλεπίδραση. Αυτό περιλαμβάνει, αλλά δεν περιορίζεται σε, εξομοιωτές με κατάλληλα σενάρια LOFT.

3 Συνιστάται όπως, οποτεδήποτε είναι δυνατόν, η αρχική εκπαίδευση CRM διεξάγεται ομαδικά έξω από τις εγκαταστάσεις της εταιρίας έτσι ώστε να δίνεται η ευκαιρία σε μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης να αλληλεπιδράσουν και να επικοινωνήσουν μακριά από τις πιέσεις του συνήθους περιβάλλοντος εργασίας τους.

4 Αξιολόγηση των δεξιοτήτων CRM

4.1 "Εκτίμηση" είναι η διαδικασία παρατήρησης, καταγραφής, ερμηνείας και αξιολόγησης, κατά περίπτωση, των επιδόσεων και γνώσεων του χειριστή ως προς απαιτούμενο πρότυπο στο πλαίσιο των συνολικών επιδόσεων. Περιλαμβάνει την έννοια της αυτοκριτικής και επανατροφοδότησης, οι οποίες μπορεί να δίνονται συνεχώς κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης ή συνοπτικά μετά από έλεγχο.

4.2 Η εκτίμηση των δεξιοτήτων CRM θα πρέπει να περιλαμβάνεται στη συνολική εκτίμηση των επιδόσεων των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης και να είναι σύμφωνη με τα εγκεκριμένα πρότυπα. Θα πρέπει να καθιερώνονται κατάλληλες μέθοδοι εκτίμησης, μαζί με τα κριτήρια επιλογής και τις εκπαιδευτικές απαιτήσεις των αξιολογητών και τα σχετικά τους προσόντα, γνώσεις και δεξιότητες.

4.3 Ατομικές εκτιμήσεις δεν αρμόζουν μέχρις ότου το μέλος του πληρώματος έχει ολοκληρώσει τον αρχικό κύκλο μαθημάτων CRM και τον πρώτο OPC. Για την πρώτη εκτίμηση δεξιοτήτων CRM, η ακόλουθη μεθοδολογία θεωρείται ικανοποιητική:

α. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καθορίσει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα CRM που περιλαμβάνει αποδεκτή ορολογία. Αυτό θα πρέπει να αξιολογείται ως προς τις μεθόδους, τη διάρκεια εκπαίδευσης, το βάθος των αντικειμένων και την αποτελεσματικότητα.

β. Ακολούθως θα πρέπει να καθοριστεί προγράμματα εκπαίδευσης και τυποποίησης για το εκπαιδευτικό προσωπικό.

γ. Για κάποια μεταβατική περίοδο, το σύστημα αξιολόγησης θα πρέπει να είναι βασισμένο στο πλήρωμα και όχι στα άτομα.

5. Επίπεδα εκπαίδευσης (Για οποιαδήποτε εκπαίδευση CRM, αναγνωρίζονται τα ακόλουθα δύο επίπεδα):

α. Ανασκόπηση. Όταν απαιτείται εκπαίδευση ανασκόπησης, υπό κανονικές συνθήκες θα έχει τη μορφή διδασκαλίας. Τέτοια εκπαίδευση θα πρέπει να φρεσκάρει τις γνώσεις που αποκτήθηκαν σε προηγούμενη εκπαίδευση.

β. Σε βάθος. Όταν απαιτείται εκπαίδευση σε βάθος, υπό κανονικές συνθήκες θα έχει τη μορφή αλληλεπίδρασης και θα πρέπει να περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, μελέτη περιπτώσεων, συζητήσεις ομάδας, ανάληψη ρόλων, και εμπέδωση γνώσεων και δεξιοτήτων. Τα κύρια σημεία θα πρέπει να προσαρμόζονται στις συγκεκριμένες ανάγκες της εκπαιδευτικής φάσης που επιχειρείται.

ACJ OPS 3.945(α)(9)
Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος – Χρήση αυτοματισμών

Βλέπε JAR-OPS 3.945(α)(9)

1 Ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση στη χρήση και τις γνώσεις των αυτοματισμών και την αναγνώριση των περιορισμών συστημάτων και ανθρώπου σχετικά με τη χρήση των αυτοματισμών. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει συνεπώς να εξασφαλίσει, ότι το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης λαμβάνει εκπαίδευση:

α. Στην εφαρμογή της πολιτικής πτητικής εκμετάλλευσης που αφορά στη χρήση των αυτοματισμών, όπως αναφέρεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, και

β. Στους περιορισμούς συστημάτων και ανθρώπου που σχετίζονται με τη χρήση αυτοματισμών.

2 Ο αντικειμενικός σκοπός αυτής της εκπαίδευσης θα πρέπει να είναι η παροχή κατάλληλων γνώσεων, δεξιοτήτων και προτύπων συμπεριφοράς για τη διαχείριση και λειτουργία των αυτοματοποιημένων συστημάτων. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στο πως ο αυτοματισμός αυξάνει την ανάγκη των πληρωμάτων να έχουν κοινή αντίληψη του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί το σύστημα, καθώς και οποιωνδήποτε χαρακτηριστικών του αυτοματισμού τα οποία δυσχεραίνουν την αντίληψη αυτή.

AMC OPS 3.945
Αναλυτικό πρόγραμμα κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης

Βλέπε JAR-OPS 3.945

1 Γενικά

1.1 Ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης θα πρέπει να διεξάγεται με την ακόλουθη σειρά:

α. Εκπαίδευση εδάφους που καλύπτει όλα τα συστήματα του ελικοπτέρου και τις διαδικασίες ανάγκης (με ή χωρίς εξομοιωτή πτήσης ή άλλη συσκευή εκπαίδευσης).

β. Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας (συμπληρώνεται πριν από την έναρξη πτητικής εκπαίδευσης σε ελικόπτερο).

γ. Πτητική εκπαίδευση (εξομοιωτής πτήσης ή/και ελικόπτερο).

δ. Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση.

2 Εκπαίδευση εδάφους

2.1 Η εκπαίδευση εδάφους θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα κατάλληλα οργανωμένο πρόγραμμα οδηγιών εδάφους από το εκπαιδευτικό προσωπικό με επαρκείς ευκολίες, που περιλαμβάνει οποιαδήποτε αναγκαία ακουστικά, μηχανικά και οπτικά βοηθήματα. Εντούτοις, εάν το εν λόγω ελικόπτερο είναι σχετικά απλό, η προσωπική μελέτη μπορεί να είναι επαρκής, εφόσον ο αερομεταφορέας παρέχει κατάλληλα εγχειρίδια ή/και σημειώσεις μελέτης.

2.2 Ο κύκλος μαθημάτων εκπαίδευσης εδάφους θα πρέπει να ενσωματώνει επίσημους ελέγχους για αυτά τα θέματα, όπου έχει εφαρμογή, όπως συστήματα ελικοπτέρου, επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης, κ.λπ.

3 Πτητική εκπαίδευση

3.1 Η πτητική εκπαίδευση θα πρέπει να είναι δομημένη και επαρκώς περιεκτική ώστε να εξοικειώνει ολοκληρωτικά το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης με όλες τις πλευρές των περιορισμών και της κανονικής λειτουργίας του ελικοπτέρου, περιλαμβανομένης της χρήσης όλου του εξοπλισμού του θαλάμου διακυβέρνησης, καθώς και με όλες τις μη κανονικές διαδικασίες/διαδικασίες ανάγκης και θα πρέπει να

εκτελείται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένους Εκπαιδευτές ειδικότητας τύπου ή/και Εξεταστές ειδικότητας τύπου.

3.2 Κατά τη σχεδίαση της πτητικής εκπαίδευσης σε ελικόπτερα με πλήρωμα διακυβέρνησης 2 ή περισσοτέρων μελών, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην πρακτική της προσανατολισμένης στην πτήση γραμμής εκπαίδευσης (LOFT) με έμφαση στην ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) και τη χρήση σωστών διαδικασιών συντονισμού πληρώματος, που περιλαμβάνει και την αντιμετώπιση της αδυναμίας εκτέλεσης καθηκόντων.

3.3 Γενικά, η ίδια εκπαίδευση και εξάσκηση στην πτήση του ελικοπτέρου θα πρέπει να παρέχεται στους συγκυβερνήτες καθώς και τους κυβερνήτες. Τα τμήματα "χειρισμού πτήσης" του αναλυτικού προγράμματος για κυβερνήτες και για συγκυβερνήτες ομοίως, θα πρέπει να περιλαμβάνουν όλες τις απαιτήσεις του ανάλογου ελέγχου ικανότητας που προβλέπονται στο JAR-OPS 3.965.

3.4 Η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα αντικείμενα του ελέγχου της ειδικότητας πτήσεως δι' οργάνων όταν είναι πιθανόν ότι θα απαιτηθεί από το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης να επιχειρήσει υπό IFR.

3.5 Εκτός από την περίπτωση που το πρόγραμμα εκπαίδευσης έχει διεξαχθεί σε κατάλληλο εξομοιωτή πτήσης, και με τρόπο εγκεκριμένο για μεταβατική εκπαίδευση μηδενικού χρόνου πτήσης, η απαιτούμενη εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα στοιχείο της εκπαίδευσης ικανότητας σε ελικόπτερο, που περιλαμβάνει τουλάχιστον 3 απογειώσεις και προσγειώσεις.

3.6 Όλο το πλήρωμα διακυβέρνησης θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τον έλεγχο ικανότητας με Εξεταστή ειδικότητας τύπου, εκτός εάν καλύπτεται ήδη από την παράγραφο 3.3 ανωτέρω πριν του ανατεθούν καθήκοντα γραμμής.

4 Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. Η εκπαίδευση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας θα πρέπει να λάβει μέρος οποτεδήποτε είναι εφικτό, σε συνδυασμό με τα μέλη του πληρώματος που κάνουν όμοια εκπαίδευση, με έμφαση στις διαδικασίες συντονισμού και αμφίπλευρης επικοινωνίας.

4.1 Για τα νέα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, ή όπως απαιτείται για την μεταβατική εκπαίδευση, θα πρέπει να γίνονται τα παρακάτω:

α. Θα πρέπει να διδάσκονται τα κύρια σημεία της αεροδιακομιδής τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

i. Γενικά θέματα πρώτων βοηθειών, και ανάλογα με τον τύπο του ελικοπτέρου και τη σύνθεση του πληρώματος,

ii. Καθοδήγηση για την αποφυγή τροφικής δηλητηρίαση,

iii. Οι πιθανοί κίνδυνοι σε σχέση με τη μόλυνση του δέρματος ή των οφθαλμών από αεροπορικό καύσιμο και άλλα υγρά καθώς και η άμεση αντιμετώπιση.

iv. Η αναγνώριση και αντιμετώπιση υποξίας και υπεραερισμού, και

v. Εκπαίδευση επιβίωσης και καθοδήγηση για την υγιεινή ανάλογα με τις εκμεταλλευόμενες διαδρομές.

β. Η εκπαίδευση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει:

i. Τη σπουδαιότητα της αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ του πληρώματος διακυβέρνησης και των μελών του πληρώματος,

ii. Τη χρήση του εξοπλισμού προστασίας από καπνό και του προστατευτικού ρουχισμού, όταν μεταφέρεται. Στην περίπτωση του πρώτου τύπου ελικοπτέρου που είναι έτσι εξοπλισμένος, η εκπαίδευση θα πρέπει να σχετίζεται με την πείρα της κίνησης σε περιβάλλον πλήρες κοσμητικού καπνού, και

iii. Πραγματική πυρόσβεση χρησιμοποιώντας εξοπλισμό αντιπροσωπευτικό εκείνου που φέρεται στο ελικόπτερο,

iv. Τις επιχειρησιακές διαδικασίες των υπηρεσιών ασφαλείας, διάσωσης και έκτακτης ανάγκης.

γ. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρέχουν εκπαίδευση επιβίωσης κατάλληλη για τις περιοχές πτητικής εκμετάλλευσης, (π.χ. πολική, έρημος, ζούγκλα ή θάλασσα), που περιλαμβάνει τη χρήση οποιουδήποτε εξοπλισμού επιβίωσης μεταφέρεται.

δ. Θα πρέπει να γίνεται ένα περιεκτικό γυμνάσιο που καλύπτει όλες τις διαδικασίες προσθαλάσσωσης, όταν φέρεται εξοπλισμός επίπλευσης. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει εξάσκηση στην πραγματική δοκιμή και φούσκωμα σωσίβιου γιλέκου, μαζί με επίδειξη ή προβολή του φουσκώματος σωσίβιων λέμβων ή/και ολισθητήρων–λέμβων και σχετιζόμενου εξοπλισμού. Αυτή η εξάσκηση θα πρέπει, κατά την αρχική εκπαίδευση, να διεξάγεται χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό, αν και η προηγούμενη πιστοποιημένη εκπαίδευση με άλλον αερομεταφορέα ή η χρήση όμοιου εξοπλισμού θα γίνεται αποδεκτή αντί για περαιτέρω γυμνάσιο εκπαίδευσης στο νερό.

ε. Διδασκαλία για τη θέση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, σωστή χρήση όλων των κατάλληλων γυμνασίων, και διαδικασίες που θα μπορούσε να απαιτηθούν από το πλήρωμα διακυβέρνησης

σε διαφορετικές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Η εκκένωση του ελικοπτέρου (ή μιας ρεαλιστικής εκπαιδευτικής συσκευής) με τη χρήση ολισθητήρα όταν είναι προσαρμοσμένος, θα πρέπει να περιλαμβάνεται όταν η διαδικασία του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης απαιτεί την έγκαιρη εκκένωση από το πλήρωμα διακυβέρνησης για να βοηθήσει στο έδαφος.

στ. Με την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης θα πρέπει να υποστεί τον έλεγχο που καθορίζεται στο JAR-OPS 3.965(γ).

5 Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση

5.1 Με την ολοκλήρωση της πτητικής εκπαίδευσης και ελέγχου ως μέρος του κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης, όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης θα πρέπει να χειρίζονται έναν ελάχιστο αριθμό σκελών διαδρομής ή/και ώρες πτήσης υπό την επιτήρηση ενός ορισμένου μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης. Οι ελάχιστοι αριθμοί θα πρέπει να καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και θα πρέπει να επιλέγονται αφού έχει σημειωθεί δεόντως η πολυπλοκότητα του ελικοπτέρου και η εμπειρία του μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης.

5.2 Με τη συμπλήρωση των σκελών διαδρομής ή/και των ωρών πτήσης υπό επιτήρηση, θα πρέπει να ολοκληρωθεί ο έλεγχος γραμμής.

6 Χειρισμός επιβατών. Εκτός από τη γενική εκπαίδευση σχετικά με την αντιμετώπιση των ανθρώπων, θα πρέπει αν δίνεται έμφαση στα ακόλουθα:

α. Οδηγίες για την αναγνώριση και διαχείριση των επιβατών οι οποίοι φαίνεται να είναι μεθυσμένοι με οινοπνευματώδη, υπό την επιρροή ναρκωτικών ουσιών ή επιθετικοί,

β. Μεθόδους που χρησιμοποιούνται για κινητοποίηση των επιβατών καθώς και τον έλεγχο του πλήθους που είναι αναγκαία για την επιτάχυνση της εκκένωσης ελικοπτέρου,

γ. Ενημέρωση σχετικά με τους τύπους επικίνδυνων υλικών τα οποία μπορεί, και ίσως όχι, να μεταφέρονται στο θάλαμο επιβατών, περιλαμβανομένης της ολοκλήρωσης εκπαιδευτικού προγράμματος επικίνδυνων υλικών, και

δ. Τη σπουδαιότητα της σωστής κατανομής θέσεων σε σχέση με τη μάζα και ζυγοστάθμιση του ελικοπτέρου. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει επίσης να δίνεται στην διάθεση θέσεων σε ανάπηρους επιβάτες και στην ανάγκη διάθεσης θέσεων σε αρτιμελείς επιβάτες κοντά σε εξόδους χωρίς επίβλεψη.

7 Πειθαρχία και αρμοδιότητες. Μεταξύ άλλων θεμάτων, θα πρέπει να δίνεται έμφαση στην πειθαρχία και τις αρμοδιότητες ενός ατόμου σε σχέση με:

α. Τη συνεχή επάρκεια και φυσική ικανότητά του να λειτουργεί ως μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, ειδικά όσον αφορά τις απαιτήσεις περιορισμού του χρόνου πτήσης, και

β. Διαδικασίες ασφαλείας.

8 Ενημέρωση επιβατών/επιδείξεις ασφαλείας. Θα πρέπει να γίνεται εκπαίδευση σχετικά με την προετοιμασία των επιβατών για κανονικές καταστάσεις και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

IEM OPS 3.945

Πτήση γραμμής υπό επιτήρηση

Βλέπε JAR-OPS 3.945

1 Η πτήση γραμμής υπό επιτήρηση προσφέρει την ευκαιρία σε ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης να μεταφέρει στην πράξη τις διαδικασίες και τεχνικές με τις οποίες εξοικειώθηκε κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης εδάφους και της πτητικής εκπαίδευσης ενός κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης. Αυτό επιτυγχάνεται υπό την επιτήρηση ενός μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης που έχει ορισθεί και εκπαιδευτεί ειδικά για το σκοπό. Στο τέλος της πτήσης γραμμής υπό επιτήρηση, το εν λόγω μαθητευόμενο μέλος πληρώματος είναι ικανό να εκτελεί ασφαλή και αποτελεσματική πτήση που διεξάγεται εντός των αρμοδιοτήτων της θέσης του ως μέλους πληρώματος.

2 Μπορεί να υπάρχει μια ποικιλία λογικών συνδυασμών σε σχέση με:

α. Την προηγούμενη εμπειρία ενός μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης,

β. Την πολυπλοκότητα του υπόψη ελικοπτέρου, και

γ. Τον τύπο διαδρομής/ρόλου/περιοχής πτητικών λειτουργιών.

IEM OPS 3.945(α)(8)

Ολοκλήρωση κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα

Βλέπε JAR-OPS 3.945(α)(8)

1 Ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης θεωρείται ότι έχει αρχίσει όταν έχει ξεκινήσει η εκτέλεση πτήσης ή STD. Το θεωρητικό μέρος ενός κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης μπορεί να διεξαχθεί πριν από το πρακτικό μέρος.

2 Υπό ορισμένες περιστάσεις, ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης μπορεί να έχει αρχίσει και να έχει φτάσει σε ένα επίπεδο όπου, για απρόβλεπτους λόγους, δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί χωρίς καθυστέρηση. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο αερομεταφορέας μπορεί να ζητήσει από την Αρχή να επιτρέψει στο χειριστή να επανέλθει στον αρχικό τύπο.

3 Πριν από την συνέχιση του κύκλου μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης ο αερομεταφορέας θα πρέπει να καθορίσει με την Αρχή πόσο μέρος αυτού του κύκλου μαθημάτων χρειάζεται να επαναληφθεί πριν από τη συνέχεια με τον εναπομένοντα κύκλο μαθημάτων.

AMC OPS 3.965

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

Βλέπε JAR-OPS 3.965

1 Γενικά. Ο έλεγχος γραμμής εκτελείται στο ελικόπτερο. Όλη η υπόλοιπη εκπαίδευση και έλεγχος θα πρέπει να εκτελείται στο ελικόπτερο του ιδίου τύπου ή σε STD, πιστοποιημένο και αποδεκτό για το σκοπό ή, στην περίπτωση της εκπαίδευσης εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, σε κατάλληλή εναλλακτική εκπαιδευτική συσκευή. Ο τύπος του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για εκπαίδευση και έλεγχο θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικός της διάταξης των οργάνων, εξοπλισμού και του σχεδίου του τύπου του ελικοπτέρου που χειρίζεται το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης.

2 Έλεγχοι γραμμής

2.1 Ο αερομεταφορέας έχει νομοθετημένη υποχρέωση να ελέγχει ότι οι χειριστές του είναι ικανοί να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους. Ο έλεγχος γραμμής θεωρείται ένας ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη, διατήρηση και βελτίωση υψηλών λειτουργικών προτύπων, και μπορεί να εξασφαλίσει στον αερομεταφορέα μια πολύτιμη ένδειξη της χρησιμότητας της εκπαιδευτικής του πολιτικής και των μεθόδων. Η απαίτηση είναι για μια δοκιμασία της ικανότητας να εκτελεσθεί ικανοποιητικά μια πλήρης πτητική λειτουργία γραμμής από την αρχή μέχρι το τέλος, περιλαμβανομένων των διαδικασιών προ πτήσεως και μετά την πτήση καθώς και της χρήσης του προβλεπόμενου εξοπλισμού, και έχοντας σαν συνέπεια την γενική εκτίμηση της ικανότητας εκτέλεσης των καθηκόντων που απαιτούνται όπως αυτά καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η επιλεγείσα διαδρομή θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να δίνει επαρκή παρουσίαση του εύρους των κανονικών δραστηριοτήτων του χειριστή. Ο έλεγχος γραμμής δεν έχει σκοπό να προσδιορίσει ικανότητα σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη διαδρομή.

2.2 Ιδιαιτέρως, ο κυβερνήτης θα πρέπει επίσης να επιδείξει την ικανότητά του να "κατευθύνει" την πτητική λειτουργία και να λαμβάνει κατάλληλες αποφάσεις διοίκησης.

α. Αφού οι χειριστές μπορούν να διεξάγουν καθήκοντα είτε του χειρισμού είτε μη χειρισμού, όλοι οι χειριστές θα πρέπει να ελέγχονται σε αμφότερους τους ρόλους.

3 Εκπαίδευση και έλεγχος ικανότητας. Όταν χρησιμοποιείται εξομοιωτής πτήσης, θα πρέπει να δίνεται η ευκαιρία, όταν είναι δυνατόν, να χρησιμοποιείται εκπαίδευση προσανατολισμένη σε πτήση γραμμής (LOFT).

AMC OPS 3.965(δ)

Εκπαίδευση εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας

Βλέπε JAR-OPS 3.965(δ)

1 Η επιτυχής αντιμετώπιση των περιστατικών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρου απαιτεί αλληλεπίδραση μεταξύ των μελών του πληρώματος, και θα πρέπει να δοθεί έμφαση στη σπουδαιότητα του αποτελεσματικού συντονισμού και της αμφίδρομης επικοινωνίας μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος στις διάφορες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

2 Η εκπαίδευση εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας θα πρέπει να περιλαμβάνει κοινή εξάσκηση στις εκκενώσεις ελικοπτέρου, έτσι ώστε όλοι όσοι εμπλέκονται να είναι ενήμεροι για τα καθήκοντα που θα πρέπει να εκτελούν άλλα μέλη του πληρώματος. Εφόσον αυτή η εξάσκηση δεν είναι δυνατή, η συνδυασμένη εκπαίδευση του πληρώματος διακυβέρνησης και άλλων μελών του πληρώματος θα πρέπει να περιλαμβάνει κοινή συζήτηση των σεναρίων έκτακτης ανάγκης.

3 Η εκπαίδευση εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να λαμβάνει χώρα σε συνδυασμό με άλλα μέλη του πληρώματος που υποβάλλονται σε παρόμοια εκπαίδευση, με έμφαση στις συντονισμένες διαδικασίες και την αμφίδρομη επικοινωνία μεταξύ του πιλοτηρίου και του θαλάμου επιβατών.

IEM στο Προσάρτημα 1στο JAR-OPS 3.965
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος
Βλέπε Προσάρτημα 1στο JAR-OPS 3.965

1 Χρήση και έγκριση εκπαίδευσης συνθετικών εκπαιδευτικών συσκευών (STD). Η εκπαίδευση και ο έλεγχος παρέχουν ευκαιρία για την εξάσκηση μη κανονικών διαδικασιών/διαδικασιών ανάγκης οι οποίες προκύπτουν σπανίως στις κανονικές πτητικές λειτουργίες και αποτελούν μέρος ενός δομημένου προγράμματος περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης. Αυτή θα μπορεί να διεξάγεται σε μια συνθετική εκπαιδευτική συσκευή οποτεδήποτε είναι δυνατόν.

2 Όταν υπάρχει περιορισμός στο Εγχειρίδιο Πτήσης, όσον αφορά τη χρήση συγκεκριμένης επιλογής ισχύος έκτακτης ανάγκης, πρέπει να εκπονηθούν διαδικασίες σε συνδυασμό με τον κατασκευαστή του αεροσκάφους που να επιτρέπουν ρεαλιστική εκπαίδευση βλάβης κινητήρα και επίδειξη ικανότητας, χωρίς πραγματική χρήση των επιλογών ισχύος έκτακτης ανάγκης, και να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει επίσης να εγκρίνονται από την Αρχή.

3 Όταν τα γυμνάσια έκτακτης ανάγκης απαιτούν ενέργειες από τον χειριστή που δεν ενεργεί επί των χειριστηρίων, ο έλεγχος θα πρέπει να καλύπτει επιπλέον και τις γνώσεις αυτών των γυμνασίων.

4 Λόγω του μη αποδεκτού κινδύνου κατά την προσομοίωση καταστάσεων ανάγκης, όπως απώλεια στροφείου, προβλήματα παγοποίησης, συγκεκριμένοι τύποι κινητήρα(ων) (π.χ. κατά τη συνεχιζόμενη απογείωση ή επανακύκλωση, πλήρη απώλεια υδραυλικών, κ.λπ.), ή λόγω περιβαλλοντικών θεωρήσεων που σχετίζονται με μερικές καταστάσεις ανάγκης (π.χ. απόρριψη καυσίμου), αυτές οι καταστάσεις ανάγκης θα πρέπει κατά προτίμηση να καλύπτονται σε συνθετική εκπαιδευτική συσκευή. Εφόσον δεν διατίθεται συνθετική εκπαιδευτική συσκευή, αυτές οι καταστάσεις ανάγκης μπορεί να καλύπτονται στο ελικόπτερο χρησιμοποιώντας ασφαλή εναέρια προσομοίωση, έχοντας κατά νου την επίδραση οποιασδήποτε επόμενης βλάβης, καθώς και συζήτηση στο έδαφος.

5 Ο έλεγχος ικανότητας του αερομεταφορέα μπορεί να περιλαμβάνει τον ετήσιο έλεγχο ειδικότητας πτήσεως δι' οργάνων. Στην αυτήν την περίπτωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί μια συνδυασμένη αναφορά ελέγχου, οι λεπτομέρειες της οποίας πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

AMC στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.965, υποπαράγραφος (α)(3)(iii)(Δ)
Εκπαίδευση επιβίωσης στο νερό
Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.965, υποπαράγραφος (α)(3)(iii)(Δ)

1 Όταν προσαρμόζονται σωσίβιες λέμβοι για εκτεταμένες πτητικές λειτουργίες πάνω από υδάτινη επιφάνεια (όπως είναι η μεταφορά πιλότων θαλάσσης, υπεράκτια πτητική λειτουργία, κανονικές ή προγραμματισμένες πτητικές λειτουργίες από ακτή σε ακτή πάνω από υδάτινη επιφάνεια, ή άλλες πτητικές λειτουργίες που θεωρούνται ως τέτοιες από την Αρχή), θα πρέπει να γίνει από το πλήρωμα του αεροσκάφους ένα περιεκτικό γυμνάσιο στο νερό για να καλύψει όλες τις διαδικασίες προσθαλάσσωσης. Αυτό το γυμνάσιο στο νερό πρέπει να περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, εξάσκηση για την πραγματική δοκιμή και φούσκωμα ενός σωσίβιου γιλέκου, μαζί με επίδειξη ή προβολή του φουσκώματος μιας σωσίβιας λέμβου. Τα πληρώματα θα πρέπει να επιβιβάζονται στις ίδιες (ή ισοδύναμες) σωσίβιες λέμβους από το νερό, ενώ θα φοράνε σωσίβιο γιλέκο. Η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση όλου του εξοπλισμού που μεταφέρεται επί σωσιβίων λέμβων καθώς και οποιουδήποτε επιπλέον εξοπλισμού επιβίωσης που φέρεται χωριστά επί του αεροσκάφους.

2 Θα πρέπει να δοθεί προσοχή στην πρόβλεψη περαιτέρω εξειδικευμένης εκπαίδευσης όπως η εκπαίδευση διαφυγής κάτω από το νερό.

Σημείωση: Σε ένα γυμνάσιο εξάσκησης στο νερό πρέπει να παρέχεται πάντοτε αρχική εκπαίδευση, εκτός εάν το υπόψη μέλος του πληρώματος έχει λάβει όμοια εκπαίδευση που παρέχεται από άλλον αερομεταφορέα και αυτή η ρύθμιση είναι αποδεκτή από την Αρχή.

AMC OPS 3.975
Προσόντα επάρκειας σε διαδρομή/ρόλο/περιοχή
Βλέπε JAR-OPS 3.975

1 Η εκπαίδευση επάρκειας σε διαδρομή/ρόλο/περιοχή θα πρέπει να περιλαμβάνει γνώσεις:

α. Εδάφους και ελάχιστων υψών ασφαλείας,

β. Εποχικών μετεωρολογικών συνθηκών,

γ. Υπηρεσιών και διαδικασιών μετεωρολογικών, επικοινωνίας και διευκολύνσεων εναέριας κυκλοφορίας,

δ. Διαδικασιών έρευνας και διάσωσης,

ε. Ναυτιλιακών ευκολιών που σχετίζονται με τη διαδρομή κατά μήκος της οποίας πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση, και

στ Εμποδίων, φυσικής διάταξης, φωτισμού, βοηθημάτων προσέγγισης και διαδικασιών άφιξης, αναχώρησης, κράτησης και ενόργανης προσέγγισης καθώς και ισχυόντων επιχειρησιακών ελαχίστων.

2 Ανάλογα με την πολυπλοκότητα της διαδρομής ή/και του αεροδρομίου, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες μέθοδοι εξοικείωσης:

α. Για την λιγότερο πολύπλοκη διαδρομή/ρόλο/περιοχή ή/και ελικοδρόμιο, εξοικείωση με αυτοενημέρωση δια των εντύπων της διαδρομής, ή μέσω προγραμματισμένης διδασκαλίας, και

β. Για τις περισσότερο πολύπλοκες διαδρομές ή/και ελικοδρόμια, επιπλέον της υποπαραγράφου 2α ανωτέρω, εξοικείωση εν πτήσει ως κυβερνήτης, συγκυβερνήτης ή παρατηρητής υπό επιτήρηση, ή εξοικείωση σε εγκεκριμένο εξομοιωτή πτήσης χρησιμοποιώντας βάση δεδομένων κατάλληλη για την υπόψη διαδρομή.

3 Η ικανότητα διαδρομής μπορεί να επανεπικυρώνεται επιχειρώντας στη διαδρομή εντός της προηγούμενης χρονικής διάρκειας ισχύος, αντί της διαδικασίας που παρέχεται στην παράγραφο 2 ανωτέρω.

AMC OPS 3.980

Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής

Βλέπε JAR-OPS 3.980

1 Οι αερομεταφορείς περισσοτέρων της μιας παραλλαγή ή τύπου ελικοπτέρου θα πρέπει να προβλέπουν στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης:

α. Το ελάχιστο επίπεδο εμπειρίας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης,

β. Τη διαδικασία με την οποία το πλήρωμα διακυβέρνησης, που είναι εξουσιοδοτημένο σε ένα τύπο ή παραλλαγή, θα εκπαιδευτεί και εξουσιοδοτηθεί σε κάποιον άλλο τύπο ή παραλλαγή, και

γ. Οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις πρόσφατης εμπειρίας που μπορεί να απαιτούνται.

2 Εάν το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης χειρίζεται περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής, θα πρέπει να ικανοποιούνται οι ακόλουθες διατάξεις:

α. Οι απαιτήσεις πρόσφατης εμπειρίας που καθορίζονται στο JAR-OPS 3.970 θα πρέπει να καλύπτονται και να επιβεβαιώνονται πριν από πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών με οποιοδήποτε τύπο, και τον ελάχιστο αριθμό πτήσεων με κάθε τύπο εντός χρονική περιόδου τριών μηνών που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

β. Οι απαιτήσεις του JAR-OPS 3.965 σε σχέση με την περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση,

γ. Οι απαιτήσεις του JAR-OPS 3.965 σε σχέση με τους ελέγχους ικανότητας, μπορεί να ικανοποιούνται από εξαμηνιαίο έλεγχο σε οποιοδήποτε χειριζόμενο τύπο ή παραλλαγή. Όμως, ο έλεγχος ικανότητας σε οποιοδήποτε χειριζόμενο τύπο ή παραλλαγή θα πρέπει να ολοκληρώνεται κάθε 12 μήνες,

δ. Για ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) που υπερβαίνει τα 5.700 kg, ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) περισσοτέρων από 19:

i. Το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να πετάει περισσότερους από δύο τύπους ελικοπτέρου,

ii. Θα πρέπει να επιτευχθεί η ελάχιστη εμπειρία 3 μηνών και 150 ωρών επί του τύπου ή παραλλαγής, πριν το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης να πρέπει να αρχίσει τον κύκλο μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης στον νέο τύπο ή παραλλαγή,

iii. Στη συνέχεια θα πρέπει να επιτευχθούν 28 ημέρες ή/και 50 ώρες πτήσης αποκλειστικά στον νέο τύπο ή παραλλαγή, και

iv. Το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να καταγράφεται για να πετάξει περισσότερους του ενός τύπου ή σημαντικά διαφορετικής παραλλαγής τύπου κατά τη διάρκεια μιας περιόδου απασχόλησης.

ε. Στην περίπτωση όλων των άλλων ελικοπτέρων, το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν θα πρέπει να χειρίζεται περισσότερους από τρεις τύπους ή σημαντικά διαφορετικές παραλλαγές ελικοπτέρων.

στ. Για συνδυασμό ελικοπτέρου και αεροπλάνου:

i. Το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να πετάει έναν τύπο ή παραλλαγή ελικοπτέρου και έναν τύπο αεροπλάνου ανεξάρτητα από τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) ή τη μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MAPSC) τους που ενδέχεται να μεταφέρονται.

ii. Εφόσον ο τύπος του ελικοπτέρου καλύπτεται από την παράγραφο 2.δ. τότε, στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να ισχύουν επίσης οι παράγραφοι 2.δ.ii., 2.δ.iii. και 2.δ.iv.

IEM OPS 3.985
Αρχεία εκπαίδευσης.
Βλέπε JAR-OPS 3.985

Από τον αερομεταφορέα θα πρέπει να τηρείται η σύνοψη της εκπαίδευσης, για να δείχνει την ολοκλήρωση κάθε σταδίου εκπαίδευσης και ελέγχου ενός εκπαιδευομένου.

ACJ IE — ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ACJ OPS 3.995(α)(2)
Ελάχιστες απαιτήσεις
Βλέπε JAR-OPS 3.995(α)(2)

1 Η αρχική ιατρική εξέταση ή αξιολόγηση και οποιαδήποτε επαναξιολόγηση των μελών πληρώματος θα πρέπει να διεξάγεται από, ή με την επίβλεψη γιατρού αποδεκτού από την Αρχή.

2 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να διατηρεί ιατρικό αρχείο για κάθε μέλος πληρώματος.

3 Οι ακόλουθες ιατρικές απαιτήσεις έχουν εφαρμογή για κάθε μέλος πληρώματος:

α. Καλή κατάσταση υγείας,

β. Ελεύθερο από οποιαδήποτε φυσική ή διανοητική ασθένεια η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε αδυναμία ή ανικανότητα εκπλήρωσης των καθηκόντων του πληρώματος,

γ. Φυσιολογική καρδιοπνευμονική λειτουργία,

δ. Φυσιολογικό κεντρικό νευρικό σύστημα,

ε. Επαρκής οπτική οξύτητα 6/9 με ή χωρίς γυαλιά,

στ. Επαρκής ακοή, και

ζ. Φυσιολογική ωτορινολαρυγγολογική λειτουργία.

ACJ OPS 3.1005
Αρχική εκπαίδευση
Βλέπε JAR-OPS 2.1005

1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα τμήματα της αρχικής εκπαίδευσης διεξάγονται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα.

2 *Εκπαίδευση πυρκαγιάς και καπνού.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση πυρκαγιάς και καπνού περιλαμβάνει:

2.1 Έμφαση σχετικά με την ευθύνη του πληρώματος να αντιμετωπίζει κατάλληλα τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που εμπεριέχουν πυρκαγιά και καπνό και, ιδιαίτερα, έμφαση σχετικά με τη σπουδαιότητα της αναγνώρισης της πραγματικής πηγής της φωτιάς,

2.2 Την ταξινόμηση των πυρκαγιών και τον κατάλληλος τύπο κατασβεστικών ουσιών καθώς και διαδικασίες για συγκεκριμένες καταστάσεις πυρκαγιάς, τις τεχνικές εφαρμογής των κατασβεστικών ουσιών, τις συνέπειες λανθασμένης εφαρμογής, και της χρήσης σε περιορισμένο χώρο, και

2.3 Τις γενικές διαδικασίες των επίγειων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στα ελικοδρόμια.

3 *Εκπαίδευση επιβίωσης στο νερό.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι, όταν πρόκειται να διεξαχθούν εκτεταμένες πτητικές λειτουργίες πάνω από υδάτινη επιφάνεια, η εκπαίδευση επιβίωσης στο νερό περιλαμβάνει την πραγματική δοκιμή και χρήση του προσωπικού εξοπλισμού επίπλευσης στο νερό από κάθε μέλος του πληρώματος. Πριν από την πρώτη άσκηση καθηκόντων σε ελικόπτερο εξοπλισμένο με σωσίβιες λέμβους ή άλλο παρόμοιο εξοπλισμό, πρέπει να γίνεται εκπαίδευση στη χρήση αυτού του εξοπλισμού, καθώς και σε πρακτική εξάσκηση στο νερό.

4 *Εκπαίδευση επιβίωσης.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση επιβίωσης είναι κατάλληλη για τις περιοχές πτητικής εκμετάλλευσης, (π.χ. πολική, έρημος, ζούγκλα, θάλασσα ή βουνό).

5 *Ιατρικά θέματα και πρώτες βοήθειες.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση σε ιατρικά θέματα και πρώτες βοήθειες περιλαμβάνει:

5.1 Διδασκαλία σχετικά με τις πρώτες βοήθειες και τη χρήση των κυτίων πρώτων βοηθειών, και

5.2 Τις φυσιολογικές επιπτώσεις της πτήσης και με ιδιαίτερη έμφαση στην υποξία (όταν έχει εφαρμογή).

6 *Χειρισμός επιβατών.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για το χειρισμό των επιβατών περιλαμβάνει τα εξής:

6.1 Κανονισμούς που καλύπτουν την ασφαλή αποθήκευση των αποσκευών θαλάμου επιβατών και τον κίνδυνο να καταστούν επικίνδυνες για τους επιβαίνοντες σε αυτόν ή άλλως να εμποδίσουν ή να προκαλέσουν ζημιά στον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης ή τις εξόδους του ελικοπτέρου,

6.2 Καθήκοντα που θα αναλαμβάνονται στην περίπτωση αντιμετώπισης αναταράξεων, περιλαμβανομένης της ασφάλισης του θαλάμου επιβατών,

6.3 Προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται όταν μεταφέρονται ζώντα ζώα στο θάλαμο επιβατών,

6.4 Εκπαίδευση επικίνδυνων υλικών όπως περιγράφεται στο Τμήμα ΙΗ, και

6.5 Διαδικασίες ασφαλείας, που περιλαμβάνουν τις διατάξεις του Τμήματος ΙΘ.

7 *Επικοινωνία.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι, κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, δίνεται έμφαση στη σπουδαιότητα της αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος και του πληρώματος διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει τεχνική, κοινή γλώσσα και ορολογία.

8 *Πειθαρχία και αρμοδιότητες.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος λαμβάνει εκπαίδευση σχετικά με:

8.1 Τη σπουδαιότητα της εκτέλεσης των καθηκόντων τους από τα μέλη πληρώματος σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

8.2 Συνεχή επάρκεια και φυσική ικανότητα να ασκεί καθήκοντα ως μέλος πληρώματος με ειδική αναφορά στους περιορισμούς χρόνου πτήσης και απασχόλησης καθώς και τις απαιτήσεις ανάπαυσης,

8.3 Συναίσθηση των αεροπορικών κανονισμών που σχετίζονται με τα μέλη πληρώματος και το ρόλο της Αρχής,

8.4 Γενικές γνώσεις της σχετικής αεροπορικής ορολογίας, θεωρίας της πτήσης, κατανομής των επιβατών, μετεωρολογίας και των περιοχών πτητικής εκμετάλλευσης,

8.5 Προ πτήσεως ενημέρωση των μελών του πληρώματος και την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών ασφαλείας σε σχέση με τα ειδικά τους καθήκοντα,

8.6 Τη σπουδαιότητα της εξασφάλισης ότι τα σχετικά έντυπα και εγχειρίδια τηρούνται ενήμερα με τις τροποποιήσεις που παρέχονται από τον αερομεταφορέα,

8.7 Τη σπουδαιότητα της αναγνώρισης του πότε τα μέλη πληρώματος έχουν την εξουσία και αρμοδιότητα να αρχίσουν εκκένωση και άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, και

8.8 Τη σπουδαιότητα των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων ασφαλείας καθώς και της ανάγκης άμεσης και αποτελεσματικής απόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

9 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR-OPS 3 περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών πληρώματος.

ACJ OPS 3.1010

Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών

Βλέπε JAR-OPS 3.1010

1 Γενικά. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

1.1 Η μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών διεξάγονται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, και

1.2 Κατά τη μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών, η εκπαίδευση παρέχεται σε σχέση με τη θέση, αφαίρεση και χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και επιβίωσης (και πρόσθετου) που φέρεται επί του ελικοπτέρου, καθώς επίσης και με τις κανονικές διαδικασίες και διαδικασίες ανάγκης που σχετίζονται με τον τύπο, παραλλαγή και διαμόρφωση του ελικοπτέρου που πρόκειται να εκμεταλλευθεί.

2 *Εκπαίδευση πυρκαγιάς και καπνού.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι, είτε:

2.1 Σε κάθε μέλος πληρώματος παρέχεται ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση όλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης που περιλαμβάνει και προστατευτικό ρουχισμό αντιπροσωπευτικό εκείνου που φέρεται στο ελικόπτερο. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει:

α. Κάθε μέλος πληρώματος να κατασβένει φωτιά χαρακτηριστική της πυρκαγιάς του εσωτερικού του ελικοπτέρου εκτός του ότι, στην περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό κατασβεστικό υλικό, και

β. Η δοκιμή και χρήση προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής (όταν έχει προσαρμοσθεί) από κάθε μέλος πληρώματος σε κλειστό περιβάλλον γεμάτο με προσομοιωμένο καπνό, είτε

2.2 Κάθε μέλος πληρώματος εκπληρώνει τις απαιτήσεις περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης του ACJ OPS 3.1015 υποπαράγραφος 3.3.

3 *Λειτουργία των θυρών και εξόδων.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

3.1 Κάθε μέλος πληρώματος χειρίζεται και στην πράξη ανοίγει όλες τις κανονικές εξόδους και τις εξόδους έκτακτης ανάγκης για εκκένωση επιβατών, σε ελικόπτερο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή, και

3.2 Η λειτουργία όλων των άλλων θυρών επιδεικνύεται.

4 Διαδικασίες εκκένωσης και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

4.1 Η εκπαίδευση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης περιλαμβάνει την αναγνώριση των σχεδιασμένων και μη σχεδιασμένων εκκενώσεων στην ξηρά ή το νερό. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει αναγνώριση του πότε οι θύρες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ή πότε ο εξοπλισμός εκκένωσης είναι εκτός λειτουργίας, και

4.2 Κάθε μέλος πληρώματος εκπαιδεύεται για να αντιμετωπίζει τα ακόλουθα:

α. Πυρκαγιά εν πτήσει, με ιδιαίτερη έμφαση στην αναγνώριση της πραγματικής πηγής της φωτιάς, και

β. Άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης εν πτήσει.

5 *Αδυναμία εκτέλεσης καθηκόντων χειριστή.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι, όταν το πλήρωμα διακυβέρνησης αποτελείται από περισσότερους του ενός, το μέλος πληρώματος εκπαιδεύεται να βοηθάει στην περίπτωση που ο χειριστής βρίσκεται σε αδυναμία να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Η εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει επίδειξη:

5.1 Του μηχανισμού του καθίσματος του χειριστή,

5.2 Πρόσδεση και απελευθέρωση των ιμάντων πρόσδεσης του καθίσματος χειριστή,

5.3 Χρήση του εξοπλισμού οξυγόνου του χειριστή,

5.4 Χρήση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών του χειριστή.

6 *Εξοπλισμός ασφαλείας.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε κάθε μέλος πληρώματος παρέχεται ρεαλιστική εκπαίδευση και επίδειξη της θέσης και χρήσης του εξοπλισμού ασφαλείας που περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

6.1 Σωσίβιες λέμβοι, που περιλαμβάνουν και τον εξοπλισμό που είναι προσαρμοσμένος, ή/και φέρεται, στη λέμβο, όταν έχει εφαρμογή,

6.2 Σωσίβια γιλέκα, σωσίβια γιλέκα βρεφών και επιπλέοντα κρεβατάκια, όταν έχει εφαρμογή,

6.3 Πυροσβεστήρες,

6.4 Τσεκούρι και λοστός πυρκαγιάς,

6.5 Φώτα έκτακτης ανάγκης που περιλαμβάνουν και πυρσούς,

6.6 Εξοπλισμός επικοινωνιών, που περιλαμβάνει και μεγάφωνα,

6.7 Συλλογές επιβίωσης, που περιλαμβάνουν και το περιεχόμενό τους,

6.8 Φωτοβολίδες (πραγματικές ή αντιπροσωπευτικές συσκευές),

6.9 Κυτία πρώτων βοηθειών, το περιεχόμενό τους και ιατρικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης, και

6.10 Άλλος εξοπλισμός ασφαλείας ή συστήματα όταν έχει εφαρμογή,

7 *Ενημέρωση επιβατών/Επιδείξεις ασφαλείας.* Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι παρέχεται εκπαίδευση για την προετοιμασία των επιβατών για καταστάσεις κανονικές και έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το JAR-OPS 3.285.

8 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR-OPS 3 περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών πληρώματος.

ACJ OPS 3.1015

Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση

Βλέπε JAR-OPS 3.1015

1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα.

2 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε χρόνο το πρόγραμμα της πρακτικής εκπαίδευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

2.1 Διαδικασίες ανάγκης που περιλαμβάνουν αδυναμία χειριστή να εκπληρώσει τα καθήκοντά του, όταν έχει εφαρμογή,

2.2 Διαδικασίες εκκένωσης,

2.3 Πραγματικά γυμνάσια από κάθε μέλος πληρώματος για άνοιγμα των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για εκκένωση επιβατών,

2.4 Η θέση και χειρισμός του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, και η δοκιμή από κάθε μέλος πληρώματος σωσιβίων γιλέκων, και προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής (PBE), όταν έχει εφαρμογή,

2.5 Πρώτες βοήθειες και περιεχόμενα του κυτίου(ων) πρώτων βοηθειών,

2.6 Αποθήκευση αντικειμένων στο θάλαμο επιβατών,

2.7 Διαδικασίες επικίνδυνων υλικών όπως καθορίζονται στο Τμήμα ΙΗ,

2.8 Διαδικασίες ασφαλείας,

2.9 Επισκόπηση συμβάντων και ατυχημάτων, και

2.10 Ολοκληρωμένη διαχείριση προσωπικού.

3 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι, κάθε 3 χρόνια, η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης:

3.1 Τη λειτουργία και το πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών εξόδων και των εξόδων κινδύνου για εκκένωση επιβατών, σε ελικόπτερο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή,

3.2 Επίδειξη της λειτουργίας όλων των άλλων εξόδων,

3.3 Σε κάθε μέλος πληρώματος παρέχεται ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση όλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, που περιλαμβάνει και προστατευτικό ρουχισμό, αντιπροσωπευτικό εκείνου που φέρεται στο ελικόπτερο. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει:

α. Κάθε μέλος πληρώματος να κατασβένει φωτιά χαρακτηριστική της πυρκαγιάς του εσωτερικού του ελικοπτέρου εκτός του ότι, στην περίπτωση των πυροσβεστήρων Halon, μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό κατασβεστικό υλικό, και

β. Η δοκιμή και χρήση προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής (όταν έχει προσαρμοσθεί) από κάθε μέλος πληρώματος σε κλειστό περιβάλλον γεμάτο με προσομοιωμένο καπνό.

3.4 Χρήση φωτοβολίδων (πραγματικών ή αντιπροσωπευτικών συσκευών), και

3.5 Επίδειξη της χρήσης της σωσίβιας λέμβου, όταν έχει προσαρμοσθεί.

4 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR-OPS 3 περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών πληρώματος.

AMC OPS 3.1020
Εκπαίδευση επαναδιάθεσης
Βλέπε JAR-OPS 3.1020

1 Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση επαναδιάθεσης διεξάγεται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο πρόσωπα και, για κάθε μέλος πληρώματος, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

1.1 Διαδικασίες ανάγκης που περιλαμβάνουν αδυναμία χειριστή να εκτελέσει τα καθήκοντά του, όταν έχει εφαρμογή,

1.2 Διαδικασίες εκκένωσης,

1.3 Τη λειτουργία και το πραγματικό άνοιγμα όλων των κανονικών εξόδων και των εξόδων κινδύνου για εκκένωση επιβατών, σε ελικόπτερο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή,

1.4 Επίδειξη της λειτουργίας όλων των άλλων εξόδων, και

1.5 Τη θέση και χειρισμό του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, και τη δοκιμή σωσίβιων γιλέκων και προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής, όταν έχει εφαρμογή.

ACJ OPS 3.1025
Έλεγχος
Βλέπε JAR-OPS 3.1025

1 Στοιχεία της εκπαίδευσης τα οποία απαιτούν πρακτική συμμετοχή σε ατομικό επίπεδο θα πρέπει να συνδυάζονται με πρακτικούς ελέγχους.

2 Οι έλεγχοι που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1025, θα πρέπει να ολοκληρώνονται με την κατάλληλη μέθοδο για τον τύπο της εκπαίδευσης, που περιλαμβάνει:

α. Πρακτική επίδειξη, ή/και

β. Αξιολόγηση βασισμένη σε ηλεκτρονικό υπολογιστή, ή/και

γ. Ελέγχους εν πτήσει, ή/και

δ. Προφορικές ή γραπτές δοκιμασίες.

AMC/IEM ΙΣΤ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

IEM OPS 3.1040(β)

Στοιχεία του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που υπόκεινται σε έγκριση

Βλέπε JAR-OPS 3.1040(β)

1 Πολλές από τις διατάξεις του JAR-OPS απαιτούν την προηγούμενη έγκριση της Αρχής. Κατά συνέπεια, τα σχετικά τμήματα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής. Στην πράξη, υπάρχουν δύο πιθανές επιλογές:

α. Η Αρχή εγκρίνει ένα συγκεκριμένο στοιχείο (π.χ. με γραπτή απάντηση σε κάποια αίτηση) το οποίο στη συνέχεια περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η Αρχή απλώς ελέγχει πως το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης αντανακλά με ακρίβεια το περιεχόμενο της έγκρισης. Με άλλα λόγια, το σχετικό κείμενο πρέπει να είναι αποδεκτό από την Αρχή, ή

β. Η αίτηση του αερομεταφορέα για έγκριση περιλαμβάνει το σχετικό, προτεινόμενο, κείμενο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, στην οποία περίπτωση η έγγραφη έγκριση της Αρχής περικλείει την έγκριση του κειμένου.

2 Σε κάθε περίπτωση, δεν υπάρχει πρόθεση πως ένα μόνο αντικείμενο θα πρέπει να υπόκειται σε δύο χωριστές εγκρίσεις.

3 Ο παρακάτω κατάλογος αναφέρει μόνον εκείνα τα στοιχεία του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης τα οποία απαιτούν ιδιαίτερη έγκριση από την Αρχή. (Πλήρης κατάλογος κάθε εγκρίσεως που απαιτείται από το JAR-OPS στην ολότητά του βρίσκεται στο Προσάρτημα 6 του Operations Joint Implementation Procedures (JAA Administration & Guidance Material, Τμήμα 4, Μέρος 2).

Τμήμα Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης (Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045)	Αντικείμενο	Αναφορά στο JAR-OPS
Α 2.4	Επιχειρησιακός έλεγχος	3.195
Α 5.2(στ)	Διαδικασίες για πλήρωμα διακυβέρνησης προκειμένου να εκτελεί καθήκοντα σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγής	3.980
Α 5.3(γ)	Διαδικασίες για πλήρωμα θαλάμου επιβατών προκειμένου να εκτελεί καθήκοντα σε τέσσερις τύπους ελικοπτέρου	3.1030(α)
Α 8.1.1	Μέθοδος προσδιορισμού ελάχιστων υψών πτήσης	3.250(β)
Α 8.1.8	(i) Σταθερές τιμές μάζας εκτός από εκείνες που καθορίζονται στο Τμήμα Ι	3.620(ζ)
Μάζα και ζυγοστάθμιση:	(ii) Εναλλακτική τεκμηρίωση και σχετικές διαδικασίες	3.625(γ)
	(iii) Παράλειψη στοιχείων από την τεκμηρίωση	Προσάρτημα 1στο JAR-OPS 3.625, § (α)(1)(ii)
	(iv) Ειδικές σταθερές μάζες για το ωφέλιμο φορτίο	Προσάρτημα 1στο JAR-OPS 3.605, § (β)
Α 8.1.11	Τεχνικό μητρώο	3.915(β)
Α 8.3.2(γ)	RNAV (RNP)	3.243
Α 8.4	Πτητικές λειτουργίες Παντός Καιρού	3.440(α)(3), (β) & Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.455, Σημείωση 2
Α 8.6	Χρήση του MEL	3.030(α)
Α 9	Επικίνδυνα Υλικά	3.1155
Β 1.1(β)	Μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών	3.480(α)(15)
Β 6(β)	Χρήση συστημάτων μάζας και ζυγοστάθμισης επί του σκάφους	Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.625, § (γ)
Β 9	MEL	3.030(α)
Δ 2.1	Αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης Κατ. ΙΙ για πλήρωμα διακυβέρνησης	3.450(α)(2)
	Πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης για πλήρωμα διακυβέρνησης	3.965(α)(2)

Δ 2.2	Πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης για πλήρωμα θαλάμου επιβατών	3.1005(β)
Δ 2.3(α)	Επικίνδυνα Υλικά	3.1220(α)

IEM OPS 3.1040(γ)
Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης – Γλώσσα
Βλέπε JAR-OPS 3.1040(γ)

1 Το JAR-OPS 3.1040(γ) απαιτεί τη σύνταξη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης στην Αγγλική γλώσσα. Όμως, αναγνωρίζεται ότι μπορεί να υπάρξουν περιστάσεις όπου η έγκριση για τη χρήση άλλης γλώσσας, για μέρος ή το σύνολο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, είναι δικαιολογημένη. Τα κριτήρια επί των οποίων μπορεί να βασιστεί η σχετική έγκριση θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α. Τη γλώσσα(ες) που χρησιμοποιείται συνήθως από τον αερομεταφορέα,

β. Τη γλώσσα της χρησιμοποιούμενης σχετικής τεκμηρίωσης, όπως το HFM,

γ. Το μέγεθος της πτητικής εκμετάλλευσης,

δ. Την κλίμακα της πτητικής εκμετάλλευσης, δηλαδή δομή διαδρομών εσωτερικού ή εξωτερικού,

ε. Τύπος πτητικής λειτουργίας, π.χ. VFR/IFR, και

στ. Τη χρονική περίοδο που ζητείται για τη χρήση άλλης γλώσσας.

AMC OPS 3.1045
Περιεχόμενα Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης
Βλέπε JAR-OPS 3.1045

1 Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045 καθορίζει λεπτομερώς τις επιχειρησιακές πολιτικές, οδηγίες, διαδικασίες και άλλες πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης προκειμένου το επιχειρησιακό προσωπικό να μπορεί να ασκεί ικανοποιητικά τα καθήκοντά του. Κατά τη σύνταξη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλευτεί τα περιεχόμενα άλλων σχετικών εγγράφων. Η ύλη που έχει παραχθεί από τον αερομεταφορέα για το Μέρος Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικαταστήσει από τα ισχύοντα μέρη του Εγχειριδίου Πτήσης του ελικοπτέρου που απαιτούνται από το JAR-OPS 3.1050 ή, εφόσον διατίθεται, από το Εγχειρίδιο Πτητικής Λειτουργίας ελικοπτέρου που έχει παραχθεί από τον κατασκευαστή του ελικοπτέρου. Αναφορικά με το Μέρος Γ του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, η ύλη που έχει παραχθεί από τον αερομεταφορέα μπορεί να συμπληρωθεί ή αντικατασταθεί από την ισχύουσα ύλη του Οδηγού Διαδρομών που παράγεται από εξειδικευμένη επαγγελματική εταιρεία.

2 Εάν ο αερομεταφορέας επιλέξει να χρησιμοποιήσει στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ύλη από άλλη πηγή, θα πρέπει είτε να αντιγράψει τη σχετική ύλη και να την εντάξει άμεσα στο αντίστοιχο μέρος του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, είτε το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει δήλωση για το γεγονός ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ορισμένο εγχειρίδιο(α) (ή μέρη αυτού) αντί του συγκεκριμένου μέρους(ών) του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης.

3 Εάν ο αερομεταφορέας επιλέξει να κάνει χρήση ύλης από εναλλακτική πηγή (π.χ. Jeppesen), όπως εξηγήθηκε πιο πάνω, αυτό δεν τον απαλλάσσει από την ευθύνη επαλήθευσης της δυνατότητας εφαρμογής και καταλληλότητας αυτής της ύλης. (Βλέπε JAR-OPS 3.1040(ια).)

IEM OPS 3.1045(γ)
Δομή Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης
Βλέπε JAR-OPS 3.1045(γ) και Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045

1 Το JAR-OPS 3.1045(α) καθορίζει την κύρια δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης ως εξής:

Μέρος Α – Γενικά/ Βασικά,

Μέρος Β – Θέματα λειτουργίας ελικοπτέρου – σχετικά με τον τύπο,

Μέρος Γ – Οδηγίες και πληροφορίες διαδρομής και αεροδρομίου,

Μέρος Δ – Εκπαίδευση.

2 Το JAR-OPS 3.1045 (γ) απαιτεί όπως ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η λεπτομερής δομή του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης είναι αποδεκτή από την Αρχή.

3 Το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045 περιλαμβάνει ένα περιεκτικώς λεπτομερή και δομημένο κατάλογο όλων των αντικειμένων που πρέπει να καλύπτονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Καθώς θεωρείται ότι ο υψηλός βαθμός τυποποίησης των Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης εντός του JAA θα οδηγήσει στη βελτίωση της συνολικής ασφαλείας των πτήσεων, συνιστάται θερμά όπως η δομή που περιγράφεται στην παρούσα IEM χρησιμοποιείται από τους αερομεταφορείς στο μέτρο του δυνατού. Στη συνέχεια δίνεται Πίνακας Περιεχομένων που βασίστηκε στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045.

4 Εγχειρίδια που δεν συμμορφώνονται με την συνιστώμενη δομή μπορεί να χρειαστούν περισσότερο χρόνο για να γίνουν αποδεκτά/εγκριθούν από την Αρχή.

5 Προκειμένου να διευκολυνθεί η δυνατότητα σύγκρισης και η χρησιμότητα των Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης για το νέο προσωπικό, που στο παρελθόν είχε απασχοληθεί σε άλλον αερομεταφορέα, συνιστάται στους αερομεταφορείς να μην αποκλίνουν από το σύστημα αρίθμησης που χρησιμοποιείται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045. Εάν υπάρχουν τμήματα τα οποία δεν έχουν εφαρμογή, λόγω της φύσης της πτητικής εκμετάλλευσης, συνιστάται όπως οι αερομεταφορείς διατηρούν το σύστημα αρίθμησης που περιγράφεται πιο κάτω, και να εισάγουν το "Δεν έχει εφαρμογή" ή "Παραμένει σκοπίμως κενό" κατά περίπτωση.

Δομή Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης

(Πίνακας Περιεχομένων)

7.1 Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης καθώς και απαιτήσεις ανάπαυσης
7.2 Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης ή/και μείωση των περιόδων ανάπαυσης

8 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

8.1 Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης
8.1.1 Ελάχιστα ύψη πτήσης
8.1.2 Κριτήρια για προσδιορισμό της δυνατότητας χρήσης αεροδρομίων
8.1.3 Μέθοδοι για τον προσδιορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίων
8.1.4 Επιχειρησιακά ελάχιστα διαδρομής για πτήσεις VFR ή τμήματα VFR μιας πτήσης
8.1.5 Παρουσίαση και εφαρμογή επιχειρησιακών ελαχίστων ελικοδρομίου και διαδρομής
8.1.6 Ερμηνεία μετεωρολογικών πληροφοριών
8.1.7 Προσδιορισμός των φερομένων ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μίγματος νερού/μεθανόλης
8.1.8 Μάζα και κέντρο βάρους
8.1.9 Σχέδιο πτήσης ATC
8.1.10 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης
8.1.11 Τεχνικό μητρώο του ελικοπτέρου αερομεταφορέα
8.1.12 Κατάλογος εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών που πρέπει να μεταφέρονται
8.2 Οδηγίες επίγειας εξυπηρέτησης
8.2.1 Διαδικασίες εφοδιασμού με καύσιμο
8.2.2 Διαδικασίες έξυπηρέτησης που σχετίζονται με την ασφάλεια ελικοπτέρου, επιβατών και φορτίου
8.2.3 Διαδικασίες για την άρνηση επιβίβασης
8.2.4 Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος
8.3 Διαδικασίες πτήσης
8.3.1 Πολιτική VFR/ IFR
8.3.2 Διαδικασίες ναυτιλίας
8.3.3 Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου
8.3.4 Συσκευή ακουστικής συνέγερσης με φωνή
8.3.5 Παραμένει σκοπίμως κενό
8.3.6 Παραμένει σκοπίμως κενό
8.3.7 Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση καυσίμου εν πτήσει
8.3.8 Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες
8.3.9 Απόρρευμα ανατάραξης και κατώρευμα στροφείου
8.3.10 Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους
8.3.11 Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες
8.3.12 Είσοδος στο θάλαμο διακυβέρνησης
8.3.13 Χρήση κενών καθισμάτων πληρώματος
8.3.14 Αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων μελών πληρώματος
8.3.15 Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών
8.3.16 Διαδικασίες ενημέρωσης επιβατών
8.3.17 Παραμένει σκοπίμως κενό
8.4 Πτητικές λειτουργίες παντός καιρού
8.5 Παραμένει σκοπίμως κενό
8.6 Χρήση των καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού και παρέκκλισης από διαμόρφωση
8.7 Μη εμπορικές πτήσεις
8.8 Απαιτήσεις οξυγόνου

9 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

10 ΑΣΦΑΛΕΙΑ

11 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

12 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Μέρος Β ΘΕΜΑΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ

0 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

3 ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

4.1 Στοιχεία επιδόσεων
4.2 Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων

5 ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

6 ΦΟΡΤΩΣΗ

7 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΗΣ

8 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

9 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

10 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΟΞΥΓΟΝΟ

11 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1 Οδηγίες προετοιμασίας για εκκένωση έκτακτης ανάγκης
11.2 Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης

12 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Μέρος Γ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Μέρος Δ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1 ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ – ΓΕΝΙΚΑ

2 ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

2.1 Πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης
2.2 Πλήρωμα θαλάμου επιβατών
2.3 Επιχειρησιακό προσωπικό περιλαμβανομένων των μελών πληρώματος
2.4. Επιχειρησιακό προσωπικό εκτός των μελών πληρώματος

3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

3.1 Διαδικασίες για εκπαίδευση και έλεγχο
3.2 Διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται στην περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν διατηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα
3.3 Διαδικασίες που εξασφαλίζουν ότι δεν προσομοιώνονται οι μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια πτήσεων δημόσιων αερομεταφορών

4 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΚΑΙ ΦΥΛΑΞΗ

IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 3.1045
Περιεχόμενα Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης

Σχετικά με το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης Τμήμα Β, παράγραφος 9 (Κατάλογος Ελάχιστου Εξοπλισμού) και 12 (Συστήματα Ελικοπτέρου), οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δίνουν προσοχή στη χρήση του αριθμητικού συστήματος ATA όταν επιμερίζουν κεφάλαια και αριθμούς για συστήματα ελικοπτέρου.

IEM OPS 3.1055(α)(12)
Υπογραφή ή ισοδύναμο
Βλέπε JAR-OPS 3.1055(α)(12)

1 Το JAR-OPS 3.1055 απαιτεί υπογραφή ή ισοδύναμό της. Η παρούσα IEM δίνει ένα παράδειγμα διευθέτησης σε περιπτώσεις όπου η κανονική χειρόγραφη υπογραφή δεν είναι εφικτή και είναι επιθυμητή η διευθέτηση ισοδύναμης επαλήθευσης με ηλεκτρονικά μέσα.
2 Οι ακόλουθες συνθήκες θα πρέπει να ισχύουν προκειμένου η ηλεκτρονική υπογραφή να γίνει το ισοδύναμο συμβατικής χειρόγραφης υπογραφής:
i. Η ηλεκτρονική "υπογραφή" θα πρέπει να επιτυγχάνεται με την εισαγωγή κωδικού προσωπικού αριθμού ταυτοποίησης (PIN), με κατάλληλη ασφάλεια κλπ.,
ii. Η εισαγωγή του κωδικού PIN θα πρέπει να παράγει εκτύπωση του ονόματος και της επαγγελματικής ιδιότητας του ατόμου επί του σχετικού εγγράφου(ων) με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι προφανές, σε οποιονδήποτε θα χρειαζόταν αυτή την πληροφορία, ποιος υπέγραψε το έγγραφο,
iii. Το σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή θα πρέπει να καταχωρεί πληροφορίες που να δείχνουν πότε και που έχει εισαχθεί κάθε κωδικός PIN,

iv. Η χρήση του κωδικού PIN θεωρείται, από νομική άποψη και άποψη ευθύνης, ότι είναι απόλυτα ισοδύναμη με την χειρόγραφη υπογραφή,
v. Οι απαιτήσεις για την τήρηση αρχείων παραμένουν αμετάβλητες, και
vi. Όλο το ενδιαφερόμενο προσωπικό θα πρέπει να ενημερώνεται για τις συνθήκες που σχετίζονται με την ηλεκτρονική υπογραφή και θα πρέπει να το επιβεβαιώνουν εγγράφως.

IEM OPS 3.1055(β)
Μητρώο καταγραφής πτήσης
Βλέπε JAR-OPS 3.1055(β)

Τα “άλλα έγγραφα” που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο ίσως να περιλαμβάνουν τέτοια αντικείμενα όπως το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης, το τεχνικό μητρώο του ελικοπτέρου, αναφορά πτήσης θαλάμου διακυβέρνησης, καταστάσεις πληρωμάτων, κλπ.

AMC/IEM ΙΖ — ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΟ

AMC/IEM ΙΗ— ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

IEM OPS 3.1150(α)(3) και (α)(4)

Ορολογία – Ατύχημα επικίνδυνων υλικών και συμβάν επικίνδυνων υλικών

Βλέπε JAR-OPS 3.1150(α)(3) και (α)(4)

Καθώς ένα ατύχημα επικίνδυνων υλικών (Βλέπε JAR-OPS 3.1150(α)(3)) και συμβάν επικίνδυνων υλικών (Βλέπε JAR-OPS 3.1150(α)(4)) ενδέχεται επίσης να συνιστά ατύχημα ή συμβάν αεροσκάφους, θα πρέπει να ικανοποιούνται τα κριτήρια για την αναφορά αμφοτέρων των τύπων περιστατικών.

IEM OPS 3.1155

Έγκριση για μεταφορά επικίνδυνων υλικών

Βλέπε JAR-OPS 3.1155

1 Η μόνιμη έγκριση για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών θα αντανακλάται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα. Σε άλλες περιπτώσεις μπορεί να εκδοθεί ξεχωριστή έγκριση.

2 Πριν από την έκδοση έγκρισης για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να ικανοποιήσει την Αρχή ότι έχει παρασχεθεί επαρκής εκπαίδευση, ότι όλα τα σχετικά έγγραφα (π.χ. για επίγειο χειρισμό, χειρισμό του ελικοπτέρου, εκπαίδευση) περιλαμβάνουν πληροφορίες και οδηγίες για επικίνδυνα υλικά, και ότι υπάρχουν καθορισμένες διαδικασίες για την εξασφάλιση του ασφαλούς χειρισμού των επικίνδυνων υλικών σε όλα τα στάδια της αερομεταφοράς.

3 Η εξαίρεση ή η έγκριση που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.1165(β)(1) ή (2) είναι επιπλέον εκείνης που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.1155.

IEM OPS 3.1160(α)

Πεδίο εφαρμογής

Βλέπε JAR-OPS 3.1160(α)

1 Αν και οι Τεχνικές Οδηγίες χρησιμοποιούν τον όρο "αεροσκάφος" σε όλο το έγγραφο, η διατύπωση μπορεί να προτείνει ότι οι διατάξεις είναι σχετικές μόνο για προγραμματισμένες πτητικές λειτουργίες σταθερών πτερύγων. Οι Τεχνικές Οδηγίες περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες οι οποίες είναι σχετικές με την εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών, ανεξάρτητα από τον τύπο του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται και με ποιες συνθήκες.

2 Εκτός από την περίπτωση που οι Τεχνικές Οδηγίες το κάνουν με άλλο τρόπο φανερό, όλες οι διατάξεις αυτών ισχύουν σε κάθε περίπτωση που μεταφέρονται επικίνδυνα υλικά με ελικόπτερο. Τα επικίνδυνα υλικά μπορεί να μεταφέρονται χωρίς να συμμορφώνονται με τις Τεχνικές Οδηγίες μόνον όταν:

α. Έχουν εξαιρεθεί σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1165(β)(1), ή

β. Έχει εκδοθεί έγκριση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1175 ή 3.1210, ή

γ. Η Αρχή έχει καθορίσει διαφορετική σήμανση σύμφωνα με το JAR-OPS 3.1180(β).

IEM OPS 3.1160(β)(1)

Επικίνδυνα υλικά σε ελικόπτερο σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς ή για λόγους λειτουργίας

Βλέπε JAR-OPS 3.1160(β)(1)

1 Επικίνδυνα υλικά που απαιτούνται επί ελικοπτέρου σύμφωνα με τους σχετικούς JAR ή για λόγους λειτουργίας είναι εκείνα που προορίζονται για:

α. Την πτητική ικανότητα του ελικοπτέρου,

β. Την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου, ή

γ. Την υγεία επιβατών ή πληρώματος.

2 Τέτοια επικίνδυνα υλικά περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται σε:

α. Μπαταρίες ,

β. Πυροσβεστήρες,

γ. Κυτία πρώτων βοηθειών,

δ. Εντομοκτόνα/Αποσμητικά χώρου,

ε. Συσκευές διάσωσης, και

στ. Φορητές συσκευές οξυγόνου.

IEM OPS 3.1160(β)(3)
Κτηνιατρικά βοηθήματα ή ευθανασία ζώου
Βλέπε JAR-OPS 3.1160(β)(3)

Τα επικίνδυνα υλικά που αναφέρονται στο JAR-OPS 3.1160(β)(3) μπορεί επίσης να μεταφέρονται σε πτήση που γίνεται από το ίδιο ελικόπτερο, ή στην προηγούμενη πτήση από αυτήν με την οποία μεταφέρεται το ζώο ή/και σε πτήση που γίνεται με το ίδιο ελικόπτερο μετά από τη μεταφορά του ζώου, όταν δεν είναι εφικτή η φόρτωση και εκφόρτωση των υλικών κατά το χρόνο της πτήσης με την οποία μεταφέρεται το ζώο.

IEM OPS 3.1160(β)(4)
Ιατρικό βοήθημα για ασθενή
Βλέπε JAR-OPS 3.1160(β)(4)

1 Φιάλες αερίου, ναρκωτικά, φάρμακα, άλλο ιατρικό υλικό (όπως επιθέματα αποστείρωσης) και μπαταρίες υγρών στοιχείων ή λιθίου, είναι τα επικίνδυνα υλικά τα οποία παρέχονται κανονικά για χρήση κατά την πτήση ως ιατρική βοήθεια για ασθενή. Εντούτοις, τα υλικά που μεταφέρονται μπορεί να εξαρτώνται από τις ανάγκες του ασθενούς. Αυτά τα επικίνδυνα υλικά δεν είναι εκείνα που αποτελούν μέρος του κανονικού εξοπλισμού του ελικοπτέρου.

2 Τα επικίνδυνα υλικά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω, μπορεί επίσης να μεταφέρονται σε πτήση που γίνεται με το ίδιο ελικόπτερο για τη συλλογή ασθενούς ή μετά τη διακομιδή του ασθενούς, εφόσον είναι ανέφικτη η φόρτωση ή εκφόρτωση των υλικών κατά το χρόνο της πτήσης επί της οποίας μεταφέρεται ο ασθενής.

IEM OPS 3.1160(β)(5)
Πεδίο εφαρμογής – Επικίνδυνα υλικά που μεταφέρονται από επιβάτες ή πλήρωμα
Βλέπε JAR-OPS 3.1160(β)(5)

1 Οι Τεχνικές Οδηγίες εξαιρούν κάποια επικίνδυνα υλικά από τις απαιτήσεις που κανονικά εφαρμόζονται για αυτά, όταν μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, υπό τη επιφύλαξη συγκεκριμένων συνθηκών.

2 Για τη διευκόλυνση των αερομεταφορέων οι οποίοι ενδεχομένως να μην είναι εξοικειωμένοι με τις Τεχνικές Οδηγίες, οι απαιτήσεις αυτές επαναλαμβάνονται παρακάτω.

3 Τα επικίνδυνα υλικά που μπορεί να μεταφέρει κάθε επιβάτης ή μέλος πληρώματος είναι:

α. Οινοπνευματώδη ποτά με περιεκτικότητα μεγαλύτερη από 24% αλλά δεν υπερβαίνει το 70% αλκοόλης κατ' όγκο, όταν είναι σε συσκευασίες λιανικής που δεν υπερβαίνουν τα 5 λίτρα και σε σύνολο που δεν υπερβαίνει τα 5 λίτρα κατ' άτομο,

β. Μη ραδιενεργά θεραπευτικά και κοσμητικά υλικά (που περιλαμβάνουν αεροζόλ, σπρέι μαλλιών, αρώματα, φάρμακα με σύνθεση αλκοόλης) και, μόνον σε ελεγμένες αποσκευές, αεροζόλ που δεν είναι εύφλεκτα, δεν είναι τοξικά και χωρίς δευτερεύοντες κινδύνους, όταν προορίζονται για αθλητική ή οικιακή χρήση. Η καθαρή ποσότητα κάθε μεμονωμένου αντικειμένου δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 του λίτρου ή 0,5 του χιλιόγραμμου και η συνολική καθαρή ποσότητα όλων των αντικειμένων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 2 λίτρα ή 2 χιλιόγραμμα.

γ. Σπίρτα ασφαλείας ή αναπτήρας, για προσωπική χρήση και εφόσον φέρονται επί του προσώπου. Σπίρτα "που ανάβουν παντού", αναπτήρες που περιέχουν μη απορροφημένο υγρό καύσιμο (άλλο από υγροποιημένο αέριο), καύσιμο αναπτήρα και συσκευασίες επαναπλήρωσης αναπτήρων δεν επιτρέπονται,

δ. Μια συσκευή κατσαρώματος μαλλιών που λειτουργεί με αέριο υδρογονανθράκων, υπό την προϋπόθεση ότι ο κάλυμμα ασφαλείας έχει τοποθετηθεί ασφαλώς πάνω από το θερμαινόμενο στοιχείο. Συσκευασίες επαναπλήρωσης αερίου δεν επιτρέπονται,

ε. Μικροί κύλινδροι αερίου διοξειδίου του άνθρακος που φέρονται για τη λειτουργία μηχανικών μελών καθώς και εφεδρικοί κύλινδροι παρόμοιου μεγέθους, εφόσον απαιτούνται για την εξασφάλιση επαρκούς τροφοδοσίας για τη διάρκεια του ταξιδίου,

στ. Καρδιακοί βηματοδότες ραδιοϊσοτόπων ή άλλες συσκευές (που περιλαμβάνουν εκείνες που λειτουργούν με μπαταρίες λιθίου) εμφυτευμένες σε ένα πρόσωπο, ή ραδιοσημασμένες φαρμακευτικές ουσίες που υπάρχουν στο σώμα ενός προσώπου ως αποτέλεσμα ιατρικής θεραπείας,

ζ. Μικρό ιατρικό ή κλινικό θερμόμετρο που περιέχει υδράργυρο, για προσωπική χρήση, εφόσον βρίσκεται στην προστατευτική του θήκη,

η. Ξηρός πάγος, όταν χρησιμοποιείται για τη διατήρηση αλλοιούμενων ειδών, υπό την προϋπόθεση ότι η ποσότητα του ξηρού πάγου δεν υπερβαίνει τα 2 kg, και η συσκευασία επιτρέπει τη διαφυγή του αερίου. Η μεταφορά μπορεί να γίνει σε χειραποσκευές (θαλάμου επιβατών) ή σε ελεγμένες αποσκευές, αλλά όταν είναι σε ελεγμένες αποσκευές απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του αερομεταφορέα,

θ. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα, μικρές φιάλες οξυγόνου σε αέρια μορφή ή φιάλες αέρα για ιατρική χρήση,

ι. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα, όχι περισσότερες από δύο μικρές φιάλες διοξειδίου του άνθρακα τοποθετημένες σε αυτοδιογκούμενο σωσίβιο γιλέκο και όχι περισσότερες από δύο εφεδρικές φιάλες,

ια. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα, αναπηρικά αμαξίδια ή άλλα βοηθήματα κινητικότητας τροφοδοτούμενα με μπαταρίες που δεν εκχύνουν υγρά, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός μεταφέρεται ως ελεγμένη αποσκευή. Η μπαταρία θα πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένη στον εξοπλισμό, αποσυνδεδεμένη, και οι ακροδέκτες μονωμένοι, ώστε να αποφευχθούν τυχαία βραχυκυκλώματα,

ιβ. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα, αναπηρικά αμαξίδια ή άλλα βοηθήματα κινητικότητας τροφοδοτούμενα με μπαταρίες που εκχύνουν υγρά, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός μεταφέρεται ως ελεγμένη αποσκευή. Όταν ο εξοπλισμός μπορεί να φορτώνεται, αποθηκεύεται, ασφαλίζεται και εκφορτώνεται πάντοτε σε όρθια θέση, η μπαταρία θα πρέπει να είναι ασφαλώς στερεωμένη στον εξοπλισμό, να έχει αποσυνδεθεί και οι ακροδέκτες να είναι μονωμένοι ώστε να αποφευχθούν τυχαία βραχυκυκλώματα. Όταν ο εξοπλισμός δεν μπορεί να τηρηθεί σε όρθια θέση, η μπαταρία θα πρέπει να αφαιρείται και να μεταφέρεται σε ισχυρή, άκαμπτη συσκευασία, η οποία θα πρέπει να είναι στεγανή και αδιαπέραστη από τα υγρά της μπαταρίας. Η μπαταρία στη συσκευασία θα πρέπει να είναι προστατευμένη έναντι τυχαίων βραχυκυκλωμάτων, να τηρείται σε όρθια θέση και να περιβάλλεται από απορροφητικό υλικό σε ικανή ποσότητα για να απορροφήσει το συνολικό υγρό περιεχόμενο. Η συσκευασία που περιέχει τη μπαταρία θα πρέπει να φέρει την ένδειξη "υγρή μπαταρία, με αναπηρικό αμαξίδιο" ή "υγρή μπαταρία, με βοήθημα κινητικότητας", να φέρει ετικέτα "διαβρωτικές ουσίες" και να φέρει σήμανση που δείχνει τη σωστή της θέση. Η συσκευασία θα πρέπει να είναι προστατευμένη από ανατροπή με πρόσδεση στο χώρο αποσκευών του ελικοπτέρου. Ο κυβερνήτης θα πρέπει να ενημερώνεται για τη θέση αναπηρικού αμαξιδίου ή βοηθήματος κινητικότητας που φέρει εγκατεστημένη μπαταρία ή για συσκευασμένη μπαταρία,

ιγ. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα,, φυσίγγια όπλων για αθλητικούς σκοπούς, υπό την προϋπόθεση ότι ανήκουν στην κατηγορία 1.4S (Βλέπε Σημείωση), που προορίζονται για προσωπική χρήση, είναι ασφαλώς συσκευασμένα σε κιβώτια και σε ποσότητες που δεν υπερβαίνουν την ολική μάζα των 5 kg και είναι σε ελεγμένες αποσκευές. Φυσίγγια με εκρηκτικά ή εμπρηστικά βλήματα δεν επιτρέπονται,

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η κατηγορία 1.4S είναι χαρακτηρισμός ταξινόμησης εκρηκτικών. Αναφέρεται σε φυσίγγια τα ποία είναι συσκευασμένα ή σχεδιασμένα έτσι ώστε οποιεσδήποτε επικίνδυνες συνέπειες από την τυχαία ενεργοποίηση ενός ή περισσότερων φυσιγγίων σε μια συσκευασία περιορίζονται εντός της συσκευασίας, εκτός εάν αυτή έχει υποβαθμιστεί από φωτιά, οπότε οι επικίνδυνες συνέπειες περιορίζονται σε βαθμό που δεν εμποδίζουν την πυρόσβεση ή άλλες προσπάθειες ανταπόκρισης έκτακτης ανάγκης στο άμεσο περιβάλλον της συσκευασίας. Φυσίγγια για χρήση σε αθλητικούς σκοπούς είναι πιθανόν να ανήκουν στην κατηγορία 1.4S.

ιδ. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα, ένα υδραργυρικό βαρόμετρο ή υδραργυρικό θερμόμετρο σε χειραποσκευή (θαλάμου επιβατών) όταν φέρεται από εκπρόσωπο κυβερνητικής μετεωρολογικής ή παρεμφερούς επίσημης υπηρεσίας. Το βαρόμετρο ή θερμόμετρο θα πρέπει να είναι συσκευασμένο σε ισχυρή συσκευασία που έχει εσωτερική σφραγισμένη επίστρωση ή θύλακα από ισχυρό, υδατοστεγές, αδιάρρηκτο υλικό αδιαπέραστο από τον υδράργυρο και κλεισμένο με τέτοιο τρόπο που να εμποδίζεται η διαφυγή του υδράργυρου από το πακέτο, ανεξάρτητα από τη θέση του. Ο κυβερνήτης θα πρέπει να ενημερώνεται, όταν πρόκειται να μεταφερθεί τέτοιο βαρόμετρο ή θερμόμετρο,

ιε. Όταν η μεταφορά επιτρέπεται από τον αερομεταφορέα,, αντικείμενα που παράγουν θερμότητα (δηλαδή εξοπλισμός που λειτουργεί με μπαταρίες, όπως υποβρύχιοι πυρσοί και εξοπλισμός συγκόλλησης, τα οποία εάν ενεργοποιηθούν τυχαία θα ενεργοποιήσουν υπερβολική θερμότητα η οποία μπορεί να προκαλέσει

φωτιά), υπό την προϋπόθεση ότι τα αντικείμενα είναι σε χειραποσκευές (θαλάμου επιβατών). Το εξάρτημα που παράγει θερμότητα ή η πηγή ενέργειας θα πρέπει να αφαιρούνται ώστε να αποτραπεί η τυχαία ενεργοποίηση.

IEM OPS 3.1165(β)(1)
Κράτη που ενδιαφέρονται για εξαιρέσεις
Βλέπε JAR-OPS 3.1165(β)(1)

1 Οι Τεχνικές Οδηγίες προβλέπουν ότι σε συγκεκριμένες περιστάσεις μπορεί να μεταφερθούν επικίνδυνα υλικά, τα οποία κανονικά απαγορεύονται σε ελικόπτερο. Οι περιστάσεις αυτές περιλαμβάνουν περιπτώσεις εξαιρετικά επείγουσες ή όταν άλλες μορφές μεταφοράς αντενδείκνυνται ή όταν η πλήρης συμμόρφωση με τις καθορισμένες διατάξεις αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον. Σε τέτοιες περιστάσεις, όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη μπορούν να εγκρίνουν εξαιρέσεις από τις διατάξεις των Τεχνικών Οδηγιών, υπό την προϋπόθεση ότι καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για την επίτευξη ενός συνολικού επιπέδου ασφαλείας το οποίο είναι ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπεται από τις Τεχνικές Οδηγίες.

2 Τα Κράτη που ενδιαφέρονται είναι εκείνα της προέλευσης, διαμετακόμισης, υπέρπτησης και προορισμού της αποστολής καθώς και εκείνο του αερομεταφορέα.

3 Εφόσον οι Τεχνικές Οδηγίες υποδεικνύουν ότι επικίνδυνα υλικά, τα οποία κανονικά απαγορεύονται, μπορεί να μεταφερθούν με έγκριση, η διαδικασία εξαίρεσης δεν ισχύει.

4 Η εξαίρεση που απαιτείται από το JAR-OPS 3.1165(β)(1) είναι επιπλέον της έγκρισης που προβλέπεται από το JAR-OPS 3.1155.

AMC OPS 3.1175
Συσκευασία
Βλέπε JAR-OPS 3.1175

1 Οι Τεχνικές Οδηγίες περιγράφουν με λεπτομέρεια τις συσκευασίες οι οποίες μπορεί μα χρησιμοποιηθούν για επικίνδυνα υλικά καθώς και τις ποσότητες που επιτρέπονται εντός αυτών. Γενικώς, οι συσκευασίες είναι εκείνες οι οποίες περιγράφονται ως "συσκευασίες προδιαγραφής" δεδομένου ότι οι Τεχνικές Οδηγίες περιγράφουν τόσο τις προδιαγραφές όσο και τον έλεγχο αυτών. Αυτές φέρουν σημάνσεις συσκευασίας προδιαγραφών UN.

2 Εντούτοις, ενδέχεται να υπάρχουν ορισμένες περιστάσεις όπου δεν είναι εφικτό ή δυνατόν να χρησιμοποιηθούν συσκευασίες προδιαγραφών UN,όπως όταν τα επικίνδυνα υλικά μεταφέρονται από υπεράκτια εξέδρα πετρελαίου ή αερίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οποτεδήποτε είναι δυνατόν, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι διατάξεις για περιορισμένες ποσότητες επικίνδυνων υλικών, όπως αναφέρεται αναλυτικά στις Τεχνικές Οδηγίες.

3 Εάν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν είτε συσκευασίες προδιαγραφών UN είτε οι διατάξεις των Τεχνικών Οδηγιών για περιορισμένες ποσότητες, η Αρμόδια Αρχή μπορεί να εκδώσει εξαίρεση από τις απαιτήσεις των Τεχνικών Οδηγιών ώστε να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση και άλλων συσκευασιών, υπό την προϋπόθεση ότι επιτυγχάνεται ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας.

4 Ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας μπορεί να επιτευχθεί εάν οι συσκευασίες που χρησιμοποιήθηκαν συμμορφώνονται με το Μέρος 3, 1.1 των Τεχνικών Οδηγιών, (εκτός από όπου γίνεται αναφορά στην ανάγκη για συμμόρφωση των συσκευασιών με τις απαιτήσεις του Μέρους 7 αυτών των Οδηγιών) και είναι ικανές να αντέχουν πτώση δοκιμής από 1,8 μ. σε άκαμπτη, μη ελαστική, επίπεδη και οριζόντια επιφάνεια. Αυτό το επίπεδο ασφαλείας μπορεί επίσης να επιτευχθεί εφόσον τα επικίνδυνα υλικά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Θαλάσσιων Επικίνδυνων Υλικών, τους Κανονισμούς για τη Διεθνή Μεταφορά Επικίνδυνων Υλικών Σιδηροδρομικώς (Κανονισμοί RID), τη Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τη Διεθνή Μεταφορά Επικίνδυνων Υλικών Οδικώς (Κανονισμοί ADR) ή τις Ευρωπαϊκές διατάξεις για τη Διεθνή Μεταφορά Επικίνδυνων Υλικών μέσω Μεσόγειων Υδάτινων Οδών (Κανονισμοί AND).

5 Οι ποσότητες δεν θα πρέπει να υπερβούν εκείνες που καθορίζονται στη σχετική οδηγία συσκευασίας για τον τύπο συσκευασίας που χρησιμοποιείται (π.χ. κιβώτιο συνθετικών ινών, μεταλλικό βαρέλι).

AMC OPS 3.1180(β)
Σήμανση
Βλέπε JAR-OPS 3.1180(β)

Εάν δεν είναι εφικτό ή λογικό να απαιτείται η εμφάνιση όλων των σημάνσεων, που καθορίζονται από τις Τεχνικές Οδηγίες, επί δεμάτων επικίνδυνων υλικών, η Αρμόδια Αρχή μπορεί να εκδώσει εξαίρεση από τις απαιτήσεις των Οδηγιών αυτών ώστε να επιτρέψει την παράλειψη των σημάνσεων, όταν η εμφάνισή τους δεν θα συνέβαλε στο επίπεδο ασφαλείας. Σε τέτοιες περιστάσεις, θα πρέπει να εξασφαλισθεί, ότι παρέχονται επαρκείς πληροφορίες στα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πριν από μια πτήση, ώστε να μπορούν να αναγνωρίζουν τα επικίνδυνα υλικά.

AMC OPS 3.1210(α)
Περιορισμοί φόρτωσης
Βλέπε JAR-OPS 3.1210(α)

1 Στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατόν ή λογικό να ισχύουν οι πλήρεις περιορισμοί φόρτωσης των Τεχνικών Οδηγιών, σε ελικόπτερο, η Αρμόδια Αρχή μπορεί να εκχωρήσει εξαίρεση από τις κανονικές απαιτήσεις ώστε να επιτρέψει τη μεταφορά των επικίνδυνων υλικών στο ίδιο ελικόπτερο με τους επιβάτες.

2 Η εξαίρεση θα πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον όταν υπάρχει ουσιώδης λόγος προς τούτο. Τα επικίνδυνα υλικά μπορεί να μεταφερθούν στο θάλαμο επιβατών, σε προσβάσιμες περιοχές φορτίου πίσω από το θάλαμο επιβατών ή κάτω από το πάτωμα του θαλάμου επιβατών ή σε καλάθους που προσαρτώνται στην εξωτερική πλευρά του ελικοπτέρου. Οι απαιτήσεις στο Μέρος 5, Κεφάλαιο 2 των Τεχνικών Οδηγιών, που αφορούν τον διαχωρισμό των μη συμβατών επικίνδυνων υλικών, πρέπει να πληρούνται συνεχώς. Όταν πρόκειται να μεταφερθούν ραδιενεργά υλικά, οι αποστάσεις διαχωρισμού που περιγράφονται στο Μέρος 5, Κεφάλαιο 2 πρέπει να πληρούνται, εκτός από την περίπτωση που η απόσταση πρέπει να μετράται από το πλησιέστερο σημείο που καταλαμβάνεται από επιβάτη έως την επιφάνεια του δέματος, μαζικής συσκευασίας ή εμπορευματοκιβωτίου που περιλαμβάνει το ραδιενεργό υλικό.

AMC OPS 3.1215(β)
Παροχή πληροφοριών
Βλέπε JAR-OPS 3.1215(β)

1 *Πληροφόρηση των επιβατών*

1.1 Η πληροφόρηση των επιβατών θα πρέπει να διαδίδεται με τέτοιο τρόπο ώστε οι επιβάτες να προειδοποιούνται σχετικά με τους τύπους των επικίνδυνων υλικών τα οποία δεν πρέπει να μεταφέρονται επί του ελικοπτέρου.

1.2 Κατ' ελάχιστον, η πληροφόρηση αυτή θα πρέπει να συνίσταται σε:

α. Προειδοποιητικές αγγελίες ή πινακίδες σε επαρκή αριθμό και περίοπτη θέση, σε κάθε σημείο το αεροδρομίου όπου εκδίδονται εισιτήρια και ελέγχονται επιβάτες, στις περιοχές επιβίβασης στο ελικόπτερο και σε οποιοδήποτε άλλο σημείο όπου ελέγχονται επιβάτες, και

β. Προειδοποίηση στο εισιτήριο του επιβάτη. Αυτή μπορεί να είναι τυπωμένη στο εισιτήριο ή τη θήκη του εισιτηρίου ή σε φυλλάδιο.

1.3 Η πληροφόρηση των επιβατών μπορεί να περιλαμβάνει αναφορά εκείνα τα επικίνδυνα υλικά τα οποία μπορεί να μεταφέρονται.

2 *Πληροφόρηση σε άλλα πρόσωπα*

2.1 Η πληροφόρηση των προσώπων που προσφέρουν φορτίο για αερομεταφορά θα πρέπει να διαδίδεται με τέτοιο τρόπο ώστε αυτά τα πρόσωπα να προειδοποιούνται ως προς την ανάγκη κατάλληλης αναγνώρισης και δήλωσης επικίνδυνων υλικών.

2.2 Κατ' ελάχιστον, αυτή η πληροφόρηση θα πρέπει να συνίσταται σε προειδοποιητικές αγγελίες ή πινακίδες σε επαρκή αριθμό και περίοπτη θέση σε οποιαδήποτε τοποθεσία όπου παραλαμβάνεται φορτίο.

3 *Γενικά*

3.1 Η πληροφόρηση θα πρέπει να είναι ευκόλως κατανοητή και να εντοπίζει την ύπαρξη διαφόρων κατηγοριών επικίνδυνων υλικών.

3.2 Μπορεί να χρησιμοποιηθούν εικονογράμματα ως εναλλακτικά στην παροχή γραπτών πληροφοριών ή για συμπλήρωση τέτοιων πληροφοριών.

AMC OPS 3.1215(ε)

Πληροφόρηση στην περίπτωση συμβάντος ή ατυχήματος ελικοπτέρου

Βλέπε JAR-OPS 3.1215(ε)

ΟΙ πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται θα πρέπει να περιλαμβάνουν το κατάλληλο όνομα αποστολής, αριθμό UN/ID, κατηγορία ταξινόμησης, δευτερεύοντες κινδύνους για τους οποίους απαιτούνται ετικέτες, την ομάδα συμβατότητας για την Κατηγορία 1 καθώς και την ποσότητα και θέση επί του ελικοπτέρου.

AMC OPS 3.1220

Εκπαίδευση

Βλέπε JAR-OPS 3.1220

1 Αίτηση για έγκριση εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Οι αιτήσεις για έγκριση εκπαιδευτικών προγραμμάτων θα πρέπει να αναφέρουν πως θα διεξάγεται η εκπαίδευση. Η εκπαίδευση που σκοπεύει να δώσει γενική πληροφόρηση και καθοδήγηση μπορεί να έχει οποιαδήποτε μορφή, περιλαμβανομένων των ανακοινώσεων, ενημερωτικών φυλλαδίων, εγκυκλίων, παρουσιάσεων με διαφάνειες, βίντεο, κλπ., και μπορεί να λαμβάνει χώρα κατά την εργασία ή εκτός αυτής. Η εκπαίδευση που σκοπεύει να δώσει λεπτομερή και σε βάθος εκτίμηση ολόκληρου του αντικειμένου ή ιδιαίτερων πλευρών αυτού θα πρέπει να παρέχεται μέσω επίσημων κύκλων μαθημάτων, τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν γραπτή εξέταση, η επιτυχία στην οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την έκδοση αποδεικτικού ικανότητας. Αιτήσεις για επίσημους κύκλους μαθημάτων θα πρέπει να περιλαμβάνουν τους αντικειμενικούς στόχους αυτών, το αναλυτικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα/ διδασκόμενη ύλη και παραδείγματα της γραπτής εξέτασης που θα διεξάγεται.

2 Εκπαιδευτές. Οι εκπαιδευτές θα πρέπει να έχουν γνώσεις όχι μόνον εκπαιδευτικών μεθόδων αλλά και της αερομεταφοράς επικίνδυνων υλικών, ώστε να υπάρχει πλήρης κάλυψη του αντικειμένου και επαρκής απάντηση των ερωτήσεων.

3 Αντικείμενα εκπαίδευσης. Τα αντικείμενα της εκπαίδευσης που δίνονται στους Πίνακες 1 και 2 του JAR-OPS 3.1220 έχουν εφαρμογή εάν η εκπαίδευση είναι για γενική πληροφόρηση και καθοδήγηση ή για να δώσει λεπτομερή και σε βάθος εκτίμηση. Η έκταση στην οποία θα πρέπει να καλυφθεί κάθε αντικείμενο εκπαίδευσης εξαρτάται από το εάν πρόκειται για γενική πληροφόρηση ή για να δώσει εκτίμηση σε βάθος. Πρόσθετα αντικείμενα που δεν αναφέρονται στους Πίνακες 1 και 2 ίσως να χρειαστούν, ή κάποια αντικείμενα να παραληφθούν, ανάλογα με τις αρμοδιότητες του ατόμου.

4 Επίπεδα εκπαίδευσης

4.1 Υπάρχουν δύο επίπεδα εκπαίδευσης:

α. Όπου υπάρχει σκοπός να δοθεί αναλυτική και εις βάθος εκτίμηση ολόκληρου του αντικειμένου ή των αντικειμένων που καλύπτονται, τέτοια ώστε το πρόσωπο που εκπαιδεύεται να αποκτά γνώσεις που να του επιτρέπουν να εφαρμόζει τις λεπτομερείς διατάξεις των Τεχνικών Οδηγιών. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τη διασφάλιση, μέσω γραπτής εξέτασης που καλύπτει όλα τα αντικείμενα του εκπαιδευτικού προγράμματος, ότι έχει αποκτηθεί το απαιτούμενο ελάχιστο επίπεδο γνώσεων, ή

β. Όπου υπάρχει σκοπός να δοθεί γενική πληροφόρηση και καθοδήγηση σχετικά με τα αντικείμενα που καλύπτονται, τέτοια ώστε το πρόσωπο που εκπαιδεύεται να λαμβάνει σφαιρική αντίληψη για το αντικείμενο. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τη διασφάλιση, μέσω γραπτής ή προφορικής εξέτασης που καλύπτει όλα τα αντικείμενα του εκπαιδευτικού προγράμματος, ότι έχει αποκτηθεί το απαιτούμενο ελάχιστο επίπεδο γνώσεων.

4.2 Εφόσον δεν υπάρχει άλλη καθοδήγηση, το προσωπικό που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.1220(γ)(1) θα πρέπει να λαμβάνει εκπαίδευση στην έκταση που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 4.1.α ανωτέρω. Όλο το λοιπό προσωπικό που αναφέρεται στο JAR-OPS 3.1220(β) και (γ) θα πρέπει να λαμβάνει εκπαίδευση στην έκταση που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 4.1.β ανωτέρω. Εντούτοις, όπου το πλήρωμα διακυβέρνησης ή

άλλα μέλη πληρώματος, όπως οι υπεύθυνοι φόρτου, είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο των επικίνδυνων υλικών προς πρόκειται να φορτωθούν, η εκπαίδευσή τους θα πρέπει επίσης να είναι στην έκταση που αναφέρεται στην παράγραφο 4.1.α ανωτέρω.

5 Εκπαίδευση σε διαδικασίες ανάγκης. Η εκπαίδευση σε διαδικασίες ανάγκης θα πρέπει να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον:

α. Για εκείνο το προσωπικό που καλύπτεται από το JAR-OPS 3.1220(β) και (γ), εκτός από τα μέλη πληρώματος των οποίων η εκπαίδευση στις διαδικασίες ανάγκης καλύπτεται (κατά περίπτωση) από τις υποπαραγράφους 5β και 5γ κατωτέρω:

i. Αντιμετώπιση δεμάτων με ζημιά ή διαρροή, και

ii. Άλλες ενέργειες στην περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών στο έδαφος που προκύπτουν από επικίνδυνα υλικά.

β. Για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης:

i. Ενέργειες στην περίπτωση εκτάκτων αναγκών εν πτήσει που συμβαίνουν στο θάλαμο επιβατών ή στα διαμερίσματα φορτίου, και

ii. Την ενημέρωση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε περίπτωση που θα συμβεί έκτακτη ανάγκη εν πτήσει. (Βλέπε JAR-OPS 3.420(ε).)

γ. Για μέλη πληρώματος εκτός των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης:

i. Αντιμετώπιση περιστατικών που προκύπτουν από επικίνδυνα υλικά που μεταφέρονται από επιβάτες, ή

ii. Αντιμετώπιση δεμάτων με ζημιά ή διαρροή κατά την πτήση.

6 Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση. Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση θα πρέπει να καλύπτει τα αντικείμενα του Πίνακα 1 ή του Πίνακα 2 που έχουν σχέση με την αρχική εκπαίδευση επικίνδυνων υλικών εκτός εάν έχει αλλάξει το αντικείμενο της ευθύνης του ατόμου.

7 Έλεγχος για επαλήθευση κατανόησης. Είναι απαραίτητη η ύπαρξη μέσων διασφάλισης ότι ένα πρόσωπο έχει αποκτήσει κατανόηση ως αποτέλεσμα της εκπαίδευσης. Αυτό επιτυγχάνεται ζητώντας από το πρόσωπο να υποστεί δοκιμασία. Η πολυπλοκότητα της δοκιμασίας, ο τρόπος διεξαγωγής της και οι ερωτήσεις προς απάντηση θα πρέπει να είναι ανάλογα με τα καθήκοντα του εκπαιδευομένου προσώπου, και η δοκιμασία θα πρέπει να αποδείξει, ότι η εκπαίδευση υπήρξε επαρκής. Εφόσον η δοκιμασία ολοκληρωθεί επιτυχώς θα πρέπει να εκδίδεται σχετικό πιστοποιητικό επιβεβαίωσης.

IEM OPS 3.1220
Εκπαίδευση
Βλέπε JAR-OPS 3.1220

1 Αντικείμενα εκπαίδευσης. Τα αντικείμενα εκπαίδευσης που αναφέρονται στους Πίνακες 1 και 2 του JAR-OPS 3.1220 έχουν εφαρμογή εάν η εκπαίδευση είναι:

α. Για γενική πληροφόρηση και καθοδήγηση, ή

β. Για να δώσει λεπτομερή και σε βάθος εκτίμηση του αντικειμένου.

1.1 Η έκταση στην οποία θα πρέπει να καλυφθεί η εκπαίδευση και εάν χρειάζεται να προστεθούν αντικείμενα που δεν αναφέρονται στον Πίνακα 1 ή τον Πίνακα 2 ή τα αναφερόμενα αντικείμενα ποικίλουν, εξαρτάται από τις αρμοδιότητες του εκπαιδευόμενου προσώπου. Συγκεκριμένα, εάν το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνος φόρτου, τα κατάλληλα αντικείμενα της εκπαίδευσης που απαιτείται μπορεί να είναι εκείνα της στήλης 4 του Πίνακα 2 και όχι εκείνα της στήλης 5. Επίσης, εάν ο αερομεταφορέας μεταφέρει μόνο φορτίο, εκείνα τα αντικείμενα που σχετίζονται με τους επιβάτες και τις αποσκευές τους μπορεί να παραληφθούν από την εκπαίδευση.

2 Πως επιτυγχάνεται η εκπαίδευση

2.1 Η εκπαίδευση που παρέχει γενική πληροφόρηση και καθοδήγηση σκοπεύει να δώσει γενική εκτίμηση των απαιτήσεων για την αερομεταφορά επικίνδυνων υλικών. Θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω ενημερωτικών δελτίων, φυλλαδίων, εγκυκλίων, παρουσιάσεων με διαφάνειες, βίντεο, κλπ., ή με συνδυασμό αρκετών από αυτά τα μέσα. Δεν είναι απαραίτητη η παροχή εκπαίδευσης με επίσημο εκπαιδευτικό κύκλο μαθημάτων και μπορεί να λάβει χώρα κατά την εργασία ή εκτός αυτής.

2.2 Η εκπαίδευση που παρέχει καθοδήγηση σε βάθος και λεπτομερή εκτίμηση ολόκληρου του αντικειμένου ή ιδιαίτερων περιοχών αυτού, σκοπεύει να δώσει επίπεδο γνώσεων απαραίτητων για την

εφαρμογή των απαιτήσεων για την αερομεταφορά επικίνδυνων υλικών. Θα πρέπει να δίνεται μέσω επίσημου εκπαιδευτικού κύκλου μαθημάτων ο οποίος γίνεται σε χρόνο που ο εκπαιδευόμενος δεν αναλαμβάνει συνήθη καθήκοντα. Ο κύκλος μαθημάτων μπορεί να διεξαχθεί μέσω διδασκαλίας ή προγράμματος αυτοδιδασκαλίας ή συνδυασμό αμφοτέρων. Θα πρέπει να καλύπτει όλα τα αντικείμενα των επικίνδυνων υλικών που έχουν σχέση με το πρόσωπο που λαμβάνει την εκπαίδευση, παρόλο που αντικείμενα που πιθανώς δεν είναι σχετικά μπορεί να παραλειφθούν (για παράδειγμα, μπορεί να εξαιρεθεί η εκπαίδευση στη μεταφορά ραδιενεργών υλικών, εφόσον δεν μεταφέρονται από τον αερομεταφορέα).

AMC OPS 3.1225
Αναφορές συμβάντος και ατυχήματος με επικίνδυνα υλικά
Βλέπε JAR-OPS 3.1225

1 Θα πρέπει να αναφέρεται οποιουδήποτε τύπου συμβάν ή ατύχημα επικίνδυνων υλικών, ανεξάρτητα εάν τα επικίνδυνα υλικά περιλαμβάνονται σε φορτίο, ταχυδρομείο, αποσκευές επιβατών ή αποσκευές πληρώματος. Θα πρέπει επίσης να δηλώνεται η εύρεση αδήλωτων ή κακώς δηλωμένων επικίνδυνων υλικών στο φορτίο, ταχυδρομείο ή αποσκευές.
2 Οι αρχικές αναφορές μπορεί να γίνουν με οποιοδήποτε μέσο, αλλά σε όλες τις περιπτώσεις θα πρέπει να γίνεται γραπτή αναφορά το συντομότερο δυνατόν.
3 Η αναφορά πρέπει να είναι κατά το δυνατόν ακριβής και να περιλαμβάνει όλα τα γνωστά στοιχεία κατά το χρόνο σύνταξής της, για παράδειγμα:
α. Ημερομηνία του συμβάντος ή ατυχήματος, ή της εύρεσης αδήλωτων ή κακώς δηλωμένων επικίνδυνων υλικών,
β. Τοποθεσία, τον αριθμό πτήσεως και ημερομηνία πτήσεως, εάν έχουν εφαρμογή,
γ. Περιγραφή των υλικών και του αριθμού αναφοράς της φορτωτικής αέρος, σάκου, ετικέτας αποσκευής, εισιτηρίου, κλπ.,
δ. Το κατάλληλο όνομα αποστολής (περιλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της τεχνικής ονομασίας) και του αριθμού UN/ID, όταν είναι γνωστός,
ε. Την τάξη ή κατηγορία και οποιονδήποτε δευτερεύοντα κίνδυνο,
στ. Τύπο συσκευασίας, εάν έχει εφαρμογή, και τις προδιαγραφές σήμανσης της συσκευασίας,
ζ. Την εμπλεκόμενη ποσότητα,
η. Όνομα και διεύθυνση του αποστολέα, επιβάτη, κλπ,
θ. Οποιεσδήποτε άλλες σχετικές λεπτομέρειες,
ι. Πιθανή αιτία του συμβάντος ή ατυχήματος,
ια. Εκδηλωθείσες ενέργειες,
ιβ. Οποιαδήποτε άλλη εκδηλωθείσα ενέργεια αναφοράς, και
ιγ. Όνομα, τίτλο, διεύθυνση και αριθμό επαφής του προσώπου που κάνει την αναφορά.
4 Αντίγραφα των σχετικών εγγράφων και οποιεσδήποτε φωτογραφίες ελήφθησαν θα πρέπει να επισυνάπτονται στην αναφορά.

Άρθρο Τρίτο
Παραπομπές

Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού χρησιμοποιείται συμβουλευτικά το εγχειρίδιο "Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη" του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA), μέρος 4ο (Section 4, Administrative and Guidance Material).

Άρθρο Τέταρτο
Καταργούμενες Διατάξεις

Από δημοσιεύσεως του παρόντος καταργούνται όσες διατάξεις είναι αντίθετες με τις διατάξεις αυτού, και δη οι διατάξεις του π.δ. 211/2003.

Άρθρο Πέμπτο
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 25 Απριλίου 2012

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Χ. ΒΟΡΙΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε.	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα.

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. (5% επί του ποσού συνδρομής), καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: τηλ.: 210 8220885.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

Ηλεκτρονική Διεύθυνση: http://www.et.gr - e-mail: webmaster.et@et.gr

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:30

01001140405120272

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004